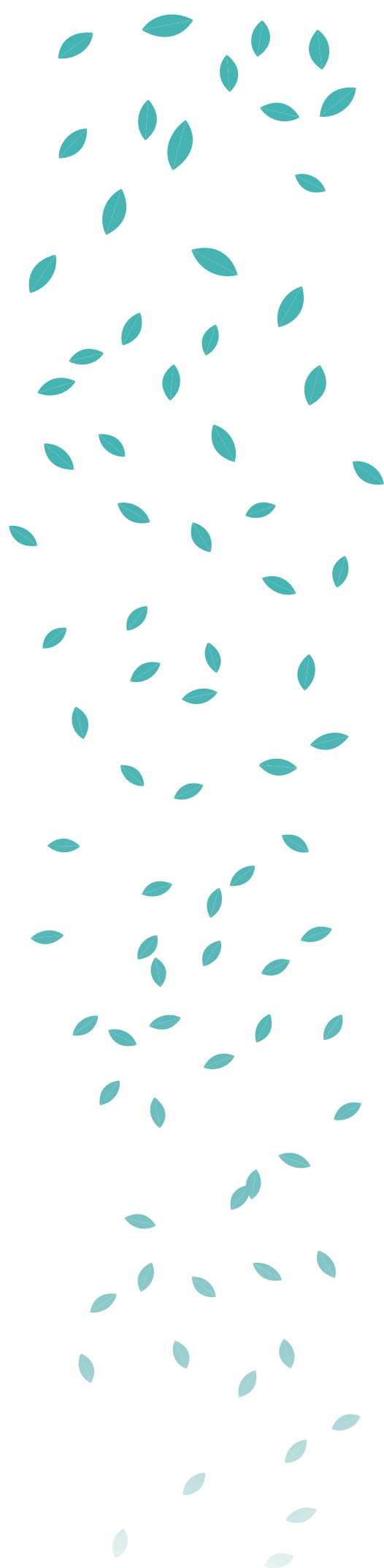


和歌山市交通まちづくり研究会報告書

# 広域交通網を活かした和歌山市の発展方向



研究成果

No. 25

和歌山市交通まちづくり研究会報告書  
広域交通網を活かした和歌山市の発展方向

目 次

まえがき .....	1
第 1 部 和歌山市交通まちづくり研究会の開催状況	
平成 24 年度 .....	3
平成 25 年度 .....	5
平成 26 年度 .....	7
第 2 部 第 4 回交通まちづくりシンポジウムの開催概要	
1. 開会挨拶 .....	10
2. 研究報告 .....	11
3. パネルディスカッション .....	34
4. 閉会挨拶 .....	46
あとがき .....	47

## まえがき

本誌は、平成 27 年 2 月 27 日、和歌山県 JA ビルの和ホールにおいて開催された和歌山地域経済研究機構主催による第 4 回交通まちづくりシンポジウムの報告書です。

このシンポジウムのテーマは、「広域交通網を活かした和歌山市の発展方向」です。広域交通網とは、和歌山市と他都市・他地域・他国とを結ぶ交通網のことで、主として航空網や鉄道網、高規格道路網、海上輸送網で構成されます。

和歌山市では、京奈和自動車や第二阪和国道の開通が予定されているなど、高規格道路網が発達してきており、域外からの観光需要等の獲得や、高速バス路線網の発達等が期待される一方で、買い物客等の他地域への流出傾向がさらに強まる懸念もあります。また、和歌山市には南海本線、JR 阪和線、JR 紀勢本線、JR 和歌山線等の都市間鉄道路線や、四国を結ぶ南海フェリーがあり、大きな社会的役割を果たしています。さらに、泉州沖には 24 時間オープンの関西空港があつて、LCC 拠点化等の新たな展開がなされており、これを活用したインバウンド旅客の獲得等の地域戦略が期待されています。

このように和歌山市を取り巻く都市間交通網に様々な変容が見られ、期待と懸念が交錯する中、和歌山地域経済研究機構の「和歌山市交通まちづくり研究会」では平成 24 年度より、広域交通網の活用方策や改善方策について研究してきました。その総まとめとして開催したのがこのシンポジウムです。

シンポジウムは、金曜日の夕方 18 時 30 分から 20 時 25 分までのコンパクトなものでしたが、和歌山地域経済研究機構の「和歌山市交通まちづくり研究会」に参加している 4 名が研究報告を行い、続いて同機構理事がコーディネーターを務める中で、研究会参加者 6 名によるパネルディスカッションを展開いたしました。

地域の関心も高く、52 名の方々のご参加を賜りました。登壇者相互の議論だけではなく、フロアの参加者 2 名からのご意見も頂戴し、有意義な成果をあげることができました。

シンポジウムの開催および本誌の作成にあたり、コーディネーター、研究報告者、パネル討論者の方々と、企画や会場設営などにご尽力くださった和歌山市交通まちづくり研究会メンバーの方々、和歌山放送の方々には大変お世話になりました。深く御礼申し上げます。

平成 27 年 3 月

和歌山地域経済研究機構「和歌山市交通まちづくり研究会」代表  
和歌山大学経済学部教授 辻本勝久





## 第1部 和歌山市交通まちづくり研究会の開催状況

### 平成24年度

平成24年度には、都市間鉄道を中心に研究を進めた。日程と報告者・報告テーマは次の通りであり、その成果にもとづいて公開シンポジウムを開催した。

第1回 5月10日開催 参加者21名

1. 研究の進め方について

第2回 6月26日開催 参加者14名

1. 中平匡俊・山下光之助「都市間交通に関する一考察」
2. 辻本勝久「和歌山市を取り巻く都市間鉄道網の現状」

第3回 7月26日開催 参加者10名

1. 辻本勝久「交通基盤の整備と産業集積」
2. 中平匡俊・山下光之助「都市間交通について（大阪市、京都市、神戸市）」

第4回 9月26日開催 参加者14名

1. 中平匡俊・山下光之助「都市間交通に関する一考察〔ブレストPARTⅡ〕」
2. 竹田興平「LRTを軸とした富山のコンパクトなまちづくりについて」
3. 汲田康太「日本MM会議と富山視察」

第5回 10月18日開催 参加者13名

1. 中平匡俊・山下光之助「都市間交通に関する一考察〔ブレストPARTⅢ〕」
2. 藤田和史「首都圏都市間鉄道に関する分析」

第6回 11月29日開催 参加者8名

1. 志場久起「和歌山県都市圏鉄道～JRきのくに線・和歌山線～について」
2. 中平匡俊「松本市総合都市交通計画の概要」

第7回 1月21日開催 参加者8名

1. 廣岡裕一「観光と鉄道」
2. 中平匡俊・山下光之助「都市間交通に関する一考察ブレスト最終回」

## シンポジウム

「第3回交通まちづくりシンポジウム 和歌山市の発展と都市間鉄道網：現状と今後の改善方向」

主催：和歌山地域経済研究機構

日時：平成25年3月9日（土）午後2時～午後4時

場所：勤労者総合センター6階文化ホール

## 構成

1) 挨拶 遠藤史・和歌山地域経済研究機構理事長

2) 連続ミニ講演

木下雅夫、藤田和史、山下光之助、辻本勝久

3) パネルディスカッション「和歌山市の発展と都市間鉄道網の改善方向」

モデレータ（司会） 木下雅夫

パネリスト 藤田和史、中平匡俊、永尾吉賞、汲田康太、辻本勝久

聴衆：数十名

## 平成24年度メンバー：

辻本勝久（代表） 和歌山大学経済学部教授

藤田和史 和歌山大学経済学部講師

廣岡裕一 和歌山大学観光学部教授

木下雅夫 和歌山社会経済研究所常務理事

大門忠志 和歌山社会経済研究所研究部長

畑山善生 和歌山社会経済研究所研究部長

中平匡俊 和歌山社会経済研究所主任研究員

山下光之助 和歌山社会経済研究所主任研究員

青木勇次 和歌山商工会議所企業支援部企画・街づくり支援室主任

## オブザーバー：

永尾吉賞 和歌山県企画部企画政策局調査統計課主査

志場久起 わかやま NPO センター理事、事務局長

井口智史 和歌山大学大学院経済学研究科生

呉鵬 和歌山大学大学院経済学研究科生

田中喜行 神戸大学大学院経済学研究科生

汲田康太 和歌山大学経済学部生

竹田興平 和歌山大学経済学部生

谷窪千尋 和歌山大学経済学部生

(注：所属・肩書については平成 24 年度時点)

## 平成 25 年度

2 年目となる平成 25 年度には「航空網を生かした和歌山市の発展方向」をテーマとした。また、これと並行し、自主研究として「和歌山市総合交通まちづくり計画研究会」を開催した(この自主研究会は平成 26 年度に「和歌山都市圏総合交通計画研究会」へと発展した)。日程と報告者・報告テーマは次の通りであった。

第 1 回 5 月 22 日開催 参加者 14 名

1. 本年度研究会の進め方・内容について

第 2 回 6 月 19 日開催 参加者 7 名

1. 辻本勝久(資料提供は永尾吉賞)「関西国際空港の現状と成長戦略」
2. 辻本勝久(資料提供は永尾吉賞)「和歌山県・市における関空活用の計画と実績について」
3. 中谷正隆「市経済界における関空活用の取り組み事例について」

第 3 回 7 月 13 日開催 参加者 14 名

1. 関空(航空網)を活かした和歌山市の発展方策についてのアイデア出し  
(各参加者より)
2. (自主研究) 辻本勝久「研究対象とすべき国内外中規模都市の交通計画」

第 4 回 9 月 27 日開催 参加者 9 名

1. 竹田茉耶「わかやまの観光コンテンツを考える」
2. 田中喜行「航空網を活かした和歌山市の発展方策について～東南アジアイスラム圏との交流についての考察～」
3. (自主研究) 辻本勝久「豊田市都市・地域総合交通戦略について」

第 5 回 10 月 30 日開催 参加者 13 名

1. 辻本勝久「和歌山市来訪観光客の県内流動について」
2. 志場久起「和歌山市が三次交通の要衝になれば」
3. (自主研究) 藤田和史「柏市都市・地域総合交通戦略について」

第6回 11月29日開催 参加者10名

1. 畑山善生「海外観光客による県内観光促進への展開の可能性 航空網を活かして」
2. (自主研究) 畑山善生「英国ノッティンガムのLTPについて」

第7回 1月17日開催 参加者10名

1. 上野美咲「和歌山県の海外マーケットの可能性」
2. 永尾吉賞「今後、関西（大阪市以南）や県内において、ポイントになるような動きについて（紹介）」
3. (自主研究) 畑山善生「英国ノッティンガムのLTPについて（2）」

平成25年度メンバー：

辻本勝久（代表） 和歌山大学経済学部教授  
藤田和史 和歌山大学経済学部准教授  
上野美咲 和歌山大学経済学部特任助教  
廣岡裕一 和歌山大学観光学部教授  
木下雅夫 和歌山社会経済研究所常務理事  
大門忠志 和歌山社会経済研究所研究部長  
畑山善生 和歌山社会経済研究所研究部長  
中平匡俊 和歌山社会経済研究所主任研究員  
山下光之助 和歌山社会経済研究所主任研究員  
竹田茉耶 和歌山社会経済研究所研究員  
中浴正隆 和歌山商工会議所企業支援部企画・街づくり支援室主任

オブザーバー：

永尾吉賞 和歌山県企画部企画政策局調査統計課主査  
志場久起 わかやまNPO センター理事、事務局長  
糺谷昭治 市民の力わかやま理事  
林秀訓 和歌山社会経済研究所研究員  
田中喜行 神戸大学大学院経済学研究科生  
寺岡紀晋 和歌山大学大学院経済学研究科生  
井口智史 和歌山大学大学院経済学研究科生  
宮畑直弥 和歌山大学経済学部生  
宋謙 和歌山大学研究生

（注：所属・肩書については平成25年度時点）

## 平成 26 年度

3 年目となる平成 26 年度には「高規格道路網を活かした和歌山市の発展方向」をテーマとして研究を進めた。2 月には 3 年間の総まとめとしてシンポジウム「広域交通網を活かした和歌山市の発展方向」を開催し、本報告書を取りまとめた。日程と報告者・報告テーマは次の通りであった。

第 1 回 6 月 11 日開催 参加者 14 名

1. 本年度の研究会の進め方・内容についての意見交換

第 2 回 7 月 31 日開催 参加者 14 名

1. 高規格道路網を活かした和歌山市の発展方策や視察先に関するアイデア出し  
(永尾吉賞、影山慎也、畑山善生、中平匡俊、寺岡紀晋、米原のぞみ、井口智史、宋謙、中浴正隆、藤田和史、塩路眞英、上野美咲、辻本勝久)

第 3 回 9 月 26 日開催 参加者 13 名

1. 中平匡俊・影山慎也・林秀訓・宋謙・米原のぞみ「観光をテーマとした戦略提案」

第 4 回 11 月 13 日開催 参加者 15 名

1. 辻本勝久「高規格道路網の防災機能と和歌山市の防災拠点性」
2. 交通まちづくりシンポジウムの企画（全員）

第 5 回 12 月 18 日開催 参加者 10 名

1. 中平匡俊「高規格道路を活かした和歌山市の活性化プラン」
2. 上野美咲「国土交通大学校において実施された研修の参加報告」
3. 交通まちづくりシンポジウムの企画（全員）

第 6 回 1 月 14 日開催 参加者 12 名

1. 藤田和史「高速道路交通網を活かした防災と物流」
2. 交通まちづくりシンポジウムの企画（全員）

第 7 回 3 月 27 日開催 参加者 8 名

1. 上野美咲「報告書のとりまとめについて」

## シンポジウム

「第4回交通まちづくりシンポジウム 広域交通網を活かした和歌山市の発展方向」

主催：和歌山地域経済研究機構

日時：平成27年2月27日（金）午後6時30分～午後8時25分

場所：和歌山県 JA ビル2階 和ホール AB

## 構成

1) 挨拶 吉村典久・和歌山地域経済研究機構理事長

2) 研究報告 影山慎也、寺岡紀晋、藤田和史、辻本勝久

3) パネルディスカッション

コーディネータ 廣岡裕一

パネリスト 藤田和史、寺岡紀晋、中平匡俊、永尾吉賞、辻本勝久

聴衆：52名

## 平成26年度メンバー：

辻本勝久（代表） 和歌山大学経済学部教授

藤田和史 和歌山大学経済学部准教授

廣岡裕一 和歌山大学観光学部教授

畑山善生 和歌山社会経済研究所研究部長（平成27年1月31日迄）

中西望 和歌山社会経済研究所研究部長（平成27年2月1日以降）

中平匡俊 和歌山社会経済研究所主任研究員

塩路眞英 和歌山社会経済研究所主任研究員

影山慎也 和歌山社会経済研究所主任研究員

林秀訓 和歌山社会経済研究所研究員

中谷正隆 和歌山商工会議所企業支援部企画・街づくり支援室室長補佐

日浦孝祉 和歌山商工会議所企業支援部企画・街づくり支援室主事

上野山裕士 和歌山大学観光学部特任助手

上野美咲 和歌山大学経済学部特任助教

## オブザーバー：

永尾吉賞 和歌山県企画部企画政策局調査統計課主査

志場久起 わかやま NPO センター理事、事務局長

井口智史 和歌山大学大学院観光学研究科（学生）

寺岡紀晋 和歌山大学大学院経済学研究科（学生）

宋謙 和歌山大学大学院経済学研究科（学生）

米原のぞみ 和歌山大学経済学部（学生）

（注：所属・肩書については平成 26 年度時点）

## 第2部 第4回交通まちづくりシンポジウムの開催概要

日時 平成27年2月27日（金）18:30～20:25

会場 和歌山県JAビル2F 和ホールAB

題目 『広域交通網を活かした和歌山市の発展方向』

### プログラム

#### 1. 開会挨拶

吉村典久（和歌山地域経済研究機構理事長・和歌山大学経済学部長）

#### 2. 研究報告

コーディネーター： 廣岡裕一（和歌山大学観光学部教授）

報告者： 辻本勝久（和歌山大学経済学部教授）

影山慎也（和歌山社会経済研究所主任研究員）

寺岡紀晋（和歌山大学大学院経済学研究科修士課程2年）

藤田和史（和歌山大学経済学部准教授）

#### 3. パネルディスカッション

コーディネーター： 廣岡裕一

パネリスト： 辻本勝久

中平匡俊（和歌山社会経済研究所主任研究員）

寺岡紀晋

藤田和史

永尾吉賞（和歌山県企画部企画政策局調査統計課主任）

#### 4. 閉会挨拶

辻本勝久

#### 1. 開会挨拶 吉村典久（和歌山地域経済研究機構理事長・和歌山大学経済学部長）

皆様、こんばんは。ただ今ご紹介いただきました和歌山大学経済学部長の吉村でございます。この研究機構の理事長を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

本当にまだまだ寒い中、このような時間にお集まりいただきましたことを、まずは感謝申し上げます。本日は機構主催で、広域交通網を生かした和歌山市の発展方向ということでシンポジウムをさせていただきます。ここに参加いただいております皆様方のなかには、ご存じの方は





多いかと思いますが、当研究機構は和歌山社会経済研究所様と和歌山商工会議所様、そして和歌山の経済学部と観光学部から構成されております。もともとは三者でやっておったのですが、最後に観光学部がくわわって四者の共同で地域経済の発展に資することを目的に、様々なシンポジウムを開催したり、調査を実施したり、その報告書を提出したり、といった形で活動を進めてまいりました。関係者のご尽力で、それなりの歴史をもつ活動となっております。

今日のシンポジウムでございますが、そろそろこのシンポジウムだなと思いつつ新聞を開きましたら、京奈和と第二阪和が和歌山市にまだまだ入ってこない、というちょっと残念なニュースが目に見え込んでまいりました。

シンポジウムの開催はそのようなタイミングにはなりましたが、もうすぐ来る、というものでございます。そういった道路整備などが、どのように和歌山市の経済なり地域の発展につながっていくのか、という問題を大いに今日は議論していただければと思いますし、皆様も一緒に考えていただければと思っております。

本日のシンポジウムを含めましてこれからも、和歌山市の発展を考えるシンポジウムをさらに続けていきたいと考えております。当機構の活動に今後もお注目いただければ幸いです。それでは甚だ簡単ではございますが、これをもちまして開会の挨拶とさせていただきます。本日はご参加どうもありがとうございました。

## 2. 研究報告

廣岡：

今ご紹介いただきました和歌山大学観光学部の廣岡です。本日は月末のお忙しい中多数ご来場いただきまして、ありがとうございます。このシンポジウムは和歌山地域経済研究機構交通まちづくり研究会が、一昨年より研究してまいりました研究成果を報告する場でございます。吉村先生のお話にもありましたように、地域経済研究機構は続いているわけなんです、今回のテーマは広域交通網を活かした和歌山市の発展方向について、研究会のメンバーからそれぞれ三つの視点で報告していただくという形にさせていただきます。そのあと、パネルディスカッションという形で研究報告での視点が和歌山市の発展にどのように寄与するかということについてディスカッションしていただくという形で進めさせていただきたいと思います。それではまず和歌山大学経済学部の辻本教授より、和歌山市における「広域交通網の概況」についてご報告いただきます。辻本先生、よろしくお願いいたします。



辻本：

広域交通網の概況について 10 分弱でご説明させていただきます。きょうのテーマの広域交通網ということですが、これは航空網、鉄道網、それから道路の中でも高速道路等の高規格の道路網、それから海上輸送網といったもので広域交通網が形成されております。



## 和歌山市に関連する広域交通網

航空網



高規格  
道路網

鉄道網



海上  
輸送網

和歌山市周辺の広域交通網は、今後整備が進むものも含めまして、このような配置になっています。

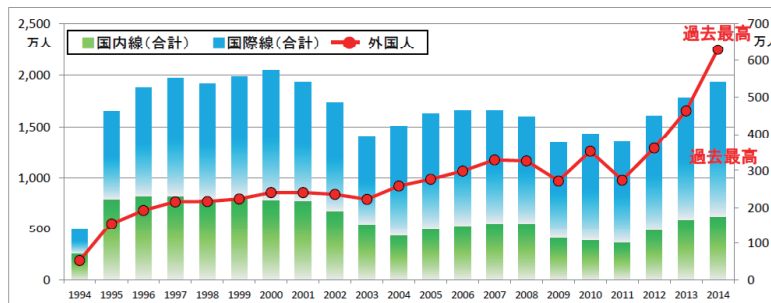


順番に、航空網の概況からの説明ですが、特に関西国際空港の概況ということで、ただ時間も限られておりますので後ほど寺岡さんのほうから航空網の話は詳しくありますので、私からの説明は割愛させていただきたいと思います。

## 航空網(関西国際空港)の概況



- ・平成26年の国際線旅客数が1305万人(前年比+10%、過去最高)  
うち外国人が630万人(前年比+36%、過去最高)
- 円安、ビザの発給要件緩和等で台湾、香港、東南ア等から大きく
- ・平成26年の国内線旅客数が630万人(3年連続で前年を上回る)
- 平成24年が「LCC元年」、その効果



出典: 新関西国際空港株式会社News Release 2015年1月20日

## ・関西国際空港

- ・平成26年の国際線貨物量が70万トン  
(前年比+10%、前年比での増加は4年ぶり)

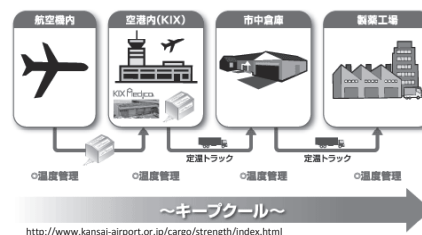
出典: 新関西国際空港株式会社News Release 2015年1月20日



→FedExの北太平洋ハブ開業、医薬品物流、クールチェーン等の効果



平成22年秋に日本で初めて開設された  
医薬品専用の定温庫



クールチェーンの概要

鉄道網についてですが、和歌山市は7路線 31 駅ということで、このそう広くない市の中に 31 も駅があるという状況にあります。

## 鉄道網の概況

- ・和歌山市には7路線、31駅あり
- ・うち、主要路線の現況(平成27年現在)は次の通り  
(本数は平日、上下の計)

- ・南海本線
  - ・平日特急・急行・区急123本、普通111本  
(和歌山市～みさき公園間)
  - ・和歌山市～難波間 特急 最速58分  
(10年前(平成17年)より2分遅く)
  - ・市内3駅の乗降客数 24518人／日(平成25年度)  
(10年前(平成15年度)より1364人の増)



乗降客数の出典は和歌山県総合交通政策課「平成25年度和歌山県公共交通機関等資料集」

うち主要路線の現況についてかいつまんで見てまいりますと、まず南海本線、大阪難波と和歌山をつないでおりますけれども、平日優等列車と普通列車、それぞれ百数十本の上下の便数があり、概ね和歌山から大阪まで60分弱で結んでいるということでございます。それから市内には、南海本線に3駅ありますけれども、25年度、1日2万4000人余りの利用があるということで、和歌山大学前駅ができたということもありまして、10年前に比べますと利用者が1364人増えているという状況にあります。

## 鉄道網の概況

- ・JR紀勢本線
  - ・特急31本、快速以下77本(和歌山～海南間)
  - ・和歌山～新宮間 特急 最速177分  
(10年前(平成17年)より19分遅く)
  - ・和歌山～紀伊田辺間 特急 最速64分  
(10年前(平成17年)より4分遅く)
- ・JR阪和線
  - ・特急32本、快速以下183本(和歌山～和泉砂川間)
  - ・和歌山～新大阪間 特急 最速59分(10年前(平成17年)より4分遅く)
- ・JR和歌山線
  - ・快速以下71本(和歌山～粉河間)、特急なし
  - ・和歌山～橋本間 快速 最速57分(10年前(平成17年)より1分遅く)
- ・JR各線 市内12駅の乗降客数 69862人／日(平成25年度)  
(10年前(平成15年度)より104人の増)



特急所要時間と乗降客数の出典は和歌山県総合交通政策課「平成25年度和歌山県公共交通機関等資料集」

JRのほうで紀勢本線がございますけれども、和歌山と海南間をみますと、特急が31本、快速以下77本という運行状況でして、ここ10年間スピードのほうは下がってきておりま



して、和歌山－新宮間でみますと 10 年前より特急でも 19 分遅くなっているという状況です。それから阪和線、こちらは特急が 32 本、快速が 183 本という運行状況になっておりますけれども、和歌山－新大阪間でみますと、現在特急で最速 59 分ということで、こちらも 10 年前に比べますと 4 分遅くなっている。J R 和歌山線、和歌山と橋本、それから五条のほうへつないでおりますけれども、快速以下 71 本という、特急、優等列車がないということとでして、こちらも 10 年前とはほとんど所要時間が変わってないという状況でございます。市内 J R 各線の駅が 12 駅ございますが、10 年前と比べますとやや増加なり横ばいの利用状況にあります。この鉄道ですが、沿線、風光明媚な所もたくさんございまして、例えばこの和歌山線沿線、紀の川沿い、非常に風光明媚なポイントがたくさんございますけれども、観光資源もたくさん沿線にはあるんですけれども、観光資源との連携の面で、そろそろそこ入れを図るべきような時期にきているのかなと。駅にあります名所案内ひとつとりましても、だいぶ古くなってきていまして、そういうところのメンテナンスも必要な時期にきているものと思われます。

風光明媚な和歌山線沿線



橋本－紀伊  
山田間で撮  
影



鉄道と観光資源との連携はこれで良い？

(メンテナンスされていない名所案内板(左:名手駅、右:田井ノ瀬駅)

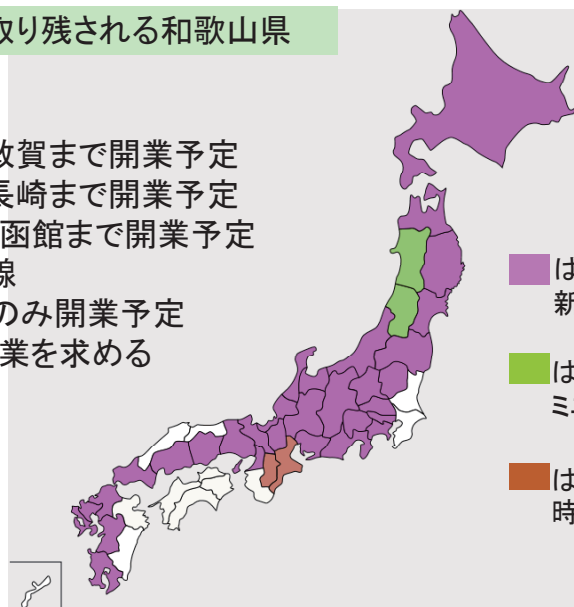
田井ノ瀬駅には周辺案内図すら用意されていない 名手駅には有)

それから鉄道網につきましては、いま全国で北陸、九州、北海道と、それからリニア新幹線ということで高速鉄道網がどんどん全国的に伸びてきておりますけれども、ただ和歌山

県と四国、東九州、山陰といったところがこの新幹線網の空白地帯になる恐れがあるということでありまして、全国的に鉄道による時間距離がどんどん短縮されているなかでこのような状況で良いのかということも、長期的には考えていく必要があるでしょう。

### 新幹線網から取り残される和歌山県

2027年までに  
北陸新幹線・・・敦賀まで開業予定  
九州新幹線・・・長崎まで開業予定  
北海道新幹線・・・函館まで開業予定  
リニア中央新幹線  
品川ー名古屋のみ開業予定  
(新大阪まで開業を求める  
意見あり)

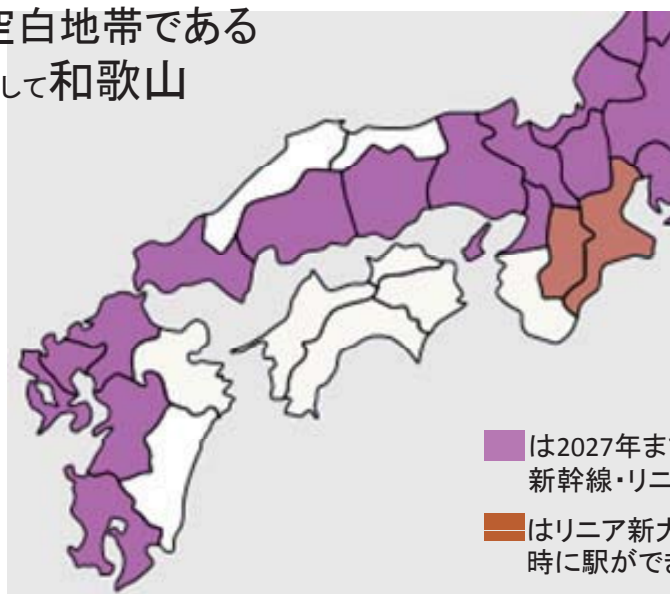


出典：辻本「和歌山市の発展に向けた都市間鉄道網の発展方向」、第3回交通まちづくりシンポジウム、H25.3.9

■ は2027年までに  
新幹線・リニア駅あり  
■ は2027年までに  
ミニ新幹線駅あり  
■ はリニア新大阪開業  
時に駅ができる予定

### 新幹線網空白地帯である

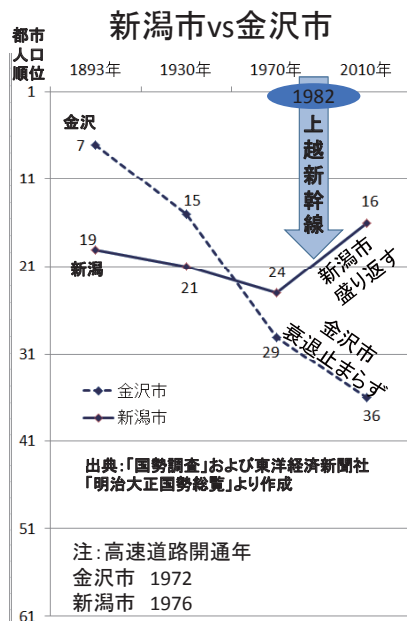
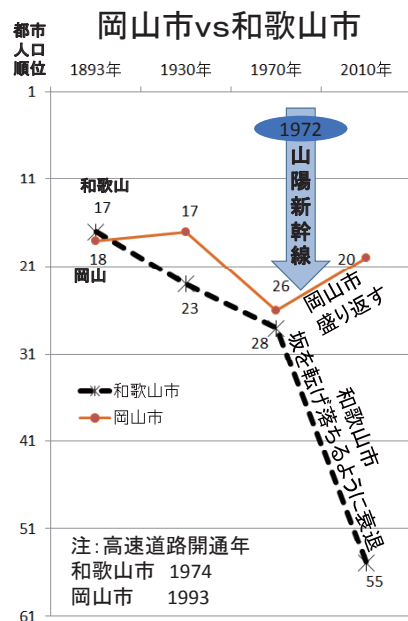
東九州・四国・そして和歌山



出典：辻本「和歌山市の発展に向けた都市間鉄道網の発展方向」、第3回交通まちづくりシンポジウム、H25.3.9

■ は2027年までに  
新幹線・リニア駅あり  
■ はリニア新大阪開業  
時に駅ができる予定

この話の続きとしまして、新幹線の様々な地域にもたらす効果ということで、岡山市と和歌山市、新潟市と金沢市という、新幹線ができた市とできていない市の、都市人口順位の図でございませうけれども、できたところは伸び、できていない和歌山市や金沢市は転落するといったような状況があります。こういうところを考えましても、高速鉄道網から取り残されるという事態には、長期的には手を打っていく必要があるでしょう。



出典：前のスライドと同じ

それから高速道路網の概況ですが、先ほどの挨拶でもお話がありました京奈和自動車道、開通予定が平成 28 年度になってきております。

### 高規格道路網の概況(開通予定時期修正)

- ・京奈和自動車道
  - ・平成26年3月に紀の川ICまで開通、橋本まで10分短縮された
  - ・平成28年度中に紀の川IC～和歌山JCTが開通予定
- ・平成28年度中には奈良県の名阪国道～橋本市～和歌山市がつながる予定  
(和歌山ー橋本ー奈良ー大阪ー関空ー和歌山の周遊ルートを形成できないか?)
- ・阪和自動車道
  - ・平成27年9月までにすさみまで開通予定  
(和歌山市を通過地点にしないためには?)

(出典：「紀勢線は国体までに／近畿地整の開通見通し」、平成26年4月30日付け建通新聞)



出典：道路時刻表2007～2008  
H22道路交通センサス

出典：和歌山河川国道事務所「国道24号京奈和自動車道紀北西道路」

## 高規格道路網の概況(開通予定時期修正)

### ・第二阪和国道

- ・平成28年度中~~7年9月~~に和歌山市から岬町淡輪まで開通予定

(出典:H27.2.26読売新聞記事「京奈和道完成ずれ込む 16年度中に 第二阪和も」)

(和歌山市と大阪府南部との交流可能性の向上を、どう活かすか?)



出典:国土交通省浪速国道事務所「第二阪和NEWS」2014春号

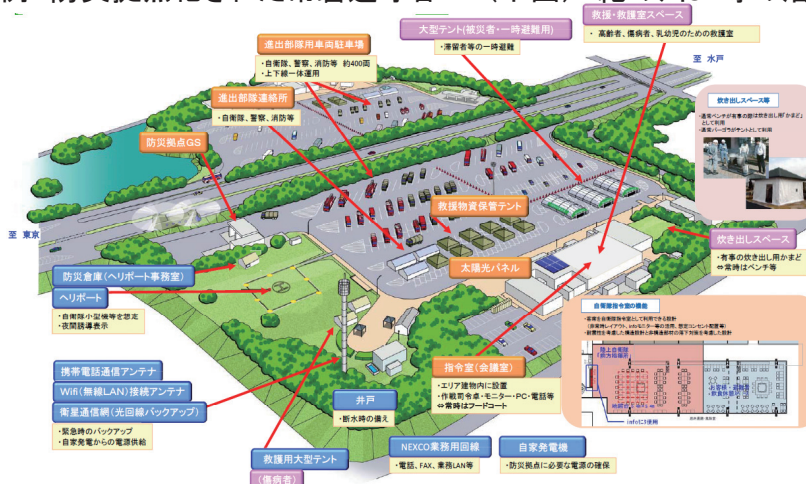


出典:国土交通省浪速国道事務所サイト

今の予定でいきますと平成28年度中には奈良県の名阪国道から橋本市、和歌山市がつながりまして、和歌山からの周遊ルートができてくる。阪和自動車道も今年中にはすさみまで開通予定になっています。第2阪和国道も少し開通予定が延びまして、28年度中に岬町から和歌山市までは開通予定になってきています。紀泉を結ぶ新しい道路が出来るということで、これをどういかしていくかというところがきょうの議論のポイントになってくる。あとで藤田先生からお話がありますが、高規格道路網につきましては、サービスエリアなりパーキングエリア、一般道の道の駅の活用というところも今後考えていく必要があるでしょう。

## 高規格道路網の概況

- ・全国で進むSA、PAの活用。一般道では道の駅の活用も進む
- ・例 防災拠点化された常磐道守谷SA(下図) 紀の川SA等の活用可能性は?



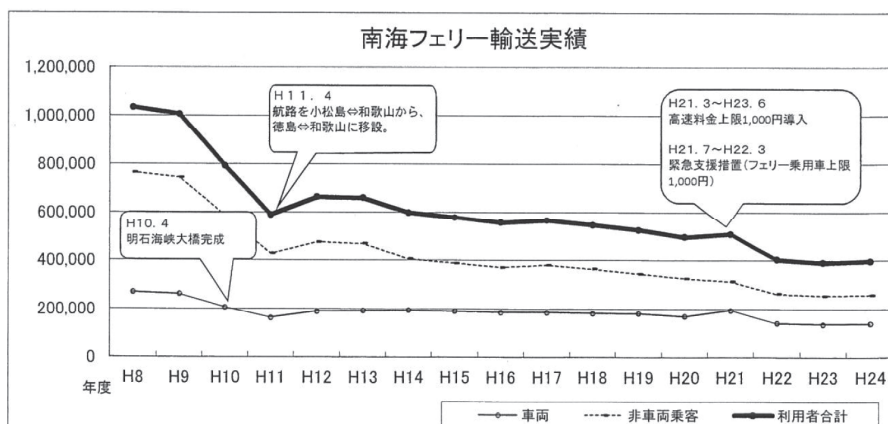
出典:東日本高速道路(株)「高速道路路休憩施設の防災拠点化検討状況について」、平成24年2月23日



それから海上輸送網ということで和歌山ー徳島航路、これにつきましては利用状況がどんどん落ちてきておりますけれども、その活性化に向けた取り組みもいろいろと進められているというなかにあります。

## 海上輸送網の概況(和歌山徳島航路)

- ・運航便数は1日8往復
- ・輸送実績の推移は以下の通り



## 海上輸送網の概況(和歌山徳島航路の活性化策)



船内の快適性向上

### ゆったり船で和歌山へ キャラバン隊来社しPR



【写真】フェリーを利用した来県を呼び掛ける和歌山県の観光キャラバン隊=14日、松山市大手町1丁目

徳島県と和歌山県キャラバン隊がPRを呼び掛けた。南海フェリー(和歌山)にスタンプを押すイベントを実施して和歌山県によるキャラバン隊は、が開始1200年

利用促進キャンペーン  
(出典:H26.10.15付愛媛新聞)

## Nankai Ferry News Release

平成24年2月15日  
南海フェリー株式会社

## 紀伊水道横断フェリーの旅

和歌山徳島航路活性化協議会と南海フェリー(株)は、近年の自転車ブームや、和歌山・徳島両県に魅力的なサイクリングコースが存在することから、新たな利用客層となりうる「自転車利用者」をターゲットとして、自転車運送料金無料、自社キャラクターグッズのプレゼントなどのキャンペーンを行います。サイクリングサークル等約50団体へダイレクトメールによる情報提供のほか、アンケート調査により、自転車利用者への今後の情報発信方法や顧客需要などを検証します。



同僚野 まい/高野 きらら

### 自転車利用の促進

### キャラクターの活用

(出典:Nankai Ferry News Release  
平成24年2月15日)

また、コンテナ航路が和歌山下津港からありまして、神戸へのフィーダー航路、それから外貿定期コンテナということで週に2便ですけれども韓国、1便は中国の大連にも寄港すると、そういったものを和歌山産品の輸出拡大なり、高規格道路網を生かした集荷の可能性を追求するなりといったところで活用できないかということも考えていく必要があります。

## 海上輸送網の概況(コンテナ航路)

コンテナ取り扱い個数は7718TEU  
(全国68位、H25年の速報値)

うち6309TEUが外貿コンテナ、  
1409TEUが国際フィーダーコンテナ

参考:

神戸港(全国3位)	2553257TEU
大阪港(4位)	2485019TEU
堺泉北港(46位)	28612TEU
徳島小松島港(52位)	18635TEU
姫路港(58位)	11908TEU

出典:国土交通省港湾局監修「数字で  
みる港湾2014」



・和歌山産品の輸出拡大に活用できないか

・高規格道路網を活かした集荷の可能性は

・港湾背後地への産業立地につなげられないか

出典:和歌山県  
商工観光労働  
部「企業立地ガイド」

交通は、衣食住交といわれていまして生活を支える四要素の一つ。そういったものをいかに今後の市民生活の安定向上、それから和歌山市経済の発展のために活かすか、その戦略が必要とされるということです。以上簡単でございますが説明させていただきました。

## 重要な広域交通網を活かす戦略が必要

交通基盤の重要性

### 1. 国民の自立的な日常生活・社会生活の基盤

衣・食・住・交

2. 活発な地域間交流・国際交流を支える基盤
3. 物資の円滑な流通を実現し、経済活動を支える基盤



広域交通網を、市民生活の安定・向上  
や、和歌山市経済の発展のためにどう  
活かすか。その戦略が必要

影山：

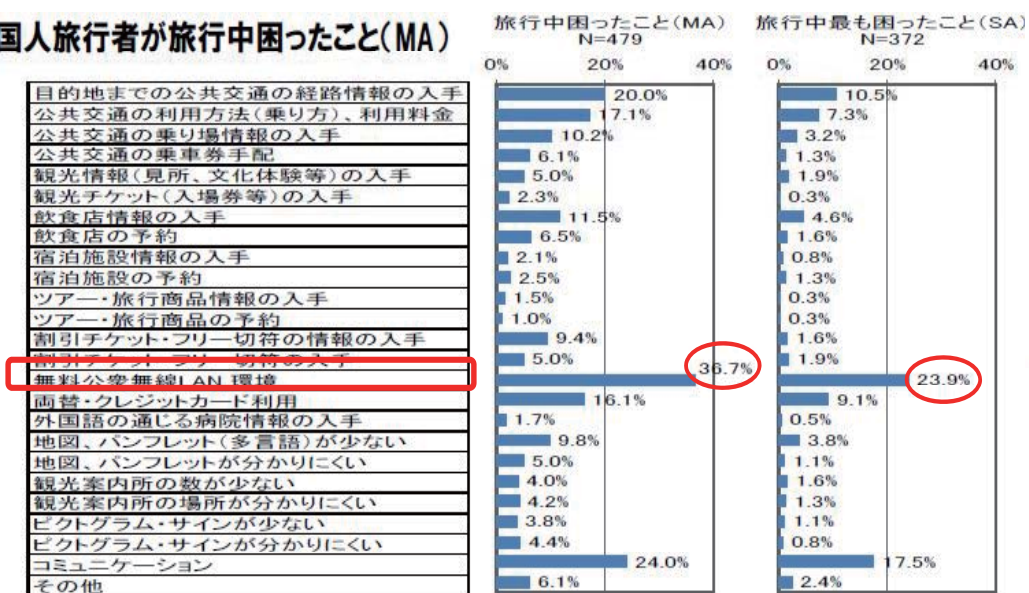
お待たせしました。和歌山社会経済研究所の影山と申します。きょうはよろしくお願いします。座ってお話しさせていただきたいと思います。きょうは道路に関連した観光トレンドの一部ということでお話しさせていただきたいと思います。ご存じの方もいらっしゃると思いますが、ご了承くださいませ。まず道の駅というと閑散としたイメージをお持ちの方もいらっしゃると思いますが、その中でも成功事例といわれるものがいくつか出ています。一つの道の駅の取り組みを今日ご紹介したいと思います。そしてもう一つ、道の駅を巡るバスツアーが注目を集めていますので、そのちょっとしたご紹介。そして瀬戸内海の島々を自転車で渡れるしまなみ海道の取り組みの紹介、そして北海道のレンタカーが外国人に人気が出ていますよというお話、以上四つの事例を紹介したいと思います。はじめに「道の駅萩シーマート」をご紹介します。幕末討幕運動の中心であった長州藩の藩庁があった山口県萩市、その歴史が観光資源とされてきたまちです。人口は約5万人、そこに大きなお魚センターを作ろうという計画がありました。しかしその計画では失敗すると考え、計画の見直しを進言した人間がいました。彼が変更したことというのは、見栄えのする立派な建物の計画であったんですけども、それを簡素にして、ターゲットを観光客中心から地元住民に変更した。そして地元スーパーなどの競合先を分析して品揃えを地魚中心にした。鮮魚だけではお客さまは肉や野菜を別の所で買わないといけないということから青果精肉も揃えていく。そしてさらに差別化を図るために、ここでしか買えない商品を織り込むといったことでした。そのように計画を変更してオープンしました。そして今では年間約140万人を集客しています。売り上げは約10億円、地元客中心の客層、萩漁港の水揚げの15%を取扱い、地産地消の拠点となっています。地魚を活用した商品開発の拠点ともなっています。変更した計画通りの結果を得ることができているようです。



続きまして、道の駅を巡るツアーが人気ということで、北海道内の道の駅を11回に分けて1年で回るツアーが人気となっています。その成功で今、別の地方でもツアーが催行されています。ツアーの特徴を挙げますと、日帰りか一泊二日で道の駅を数箇所巡る。滞在時間は30分以内。それぞれの魅力をつまみ食いする。そして宿泊の場合は温泉などに宿泊するといったものです。次はしまなみ海道のサイクリスト誘致の取組みについて。しまなみ海道は本四連絡橋3ルートの一つです。広島県尾道市、愛媛県今治市の間を瀬戸内海の島々に橋を渡し結んでいます。しまなみ海道の特徴は他の四市連絡橋にない自転車歩行者道があるということです。しまなみ海道完成前からしまなみ海道を生かした取組みをするために自治体連携などが非常に盛んに行われていました。尾道市側、今治市側でそれぞれのレンタサイクル事業の自転車の相互乗り入れ、相互貸し出し、相互乗り捨てサービスを実現し、15のレンタサイクルターミナルで乗り捨てが可能となっています。その他、台湾の世

界的自転車メーカーのジャイアントストア 15 店舗のうち、今治市、尾道市、少し離れているんですが、東広島市の 3 店舗がしまなみ海道とその近郊にあり、さらには愛媛県広島県などの関係自治体の連携によってジャイアント社の会長のサイクリングツアー訪問などの受け入れを実現したように、海外からの注目も浴びています。昨年には「瀬戸内しまなみ海道国際サイクリング大会サイクリングしまなみ」、その前年には「サイクリングしまなみ 2013」を開催し、高速道路を通行止めして行う初めてのサイクリングイベントとなりました。また本四高速と 2 県 2 市の協力によって平成 26 年 7 月 19 日からこの 3 月 31 日まで、しまなみ海道の自転車通行料金が無料化されています。そういう活発な取り組みが行われています。そのほか愛媛県では Wi-Fi スポットを民設民営で行ってもあります。Wi-Fi という言葉は耳にされている方も多いと思いますが、無線のインターネット環境のことです。うちでも無線でインターネットをされている方はいると思いますが、それが外でもできる。例えば Wi-Fi のロゴがついた飲食店、ショッピングモールなどに行った時に、スマートフォンなどを使って無料又は有料でインターネットができる。日本の中では携帯会社の電波でインターネットを使用できますが、海外に行けば日本の携帯会社の電話を使うことはできません。海外のインターネットプロバイダにお金を払って契約し、その電波を使わなければなりません。しかし Wi-Fi が無料で使える場所では、海外のプロバイダと契約しなくても無料でインターネットが使えます。逆に日本に来る外国人にとっても状況は同じです。

## ■外国人旅行者が旅行中困ったこと(MA)



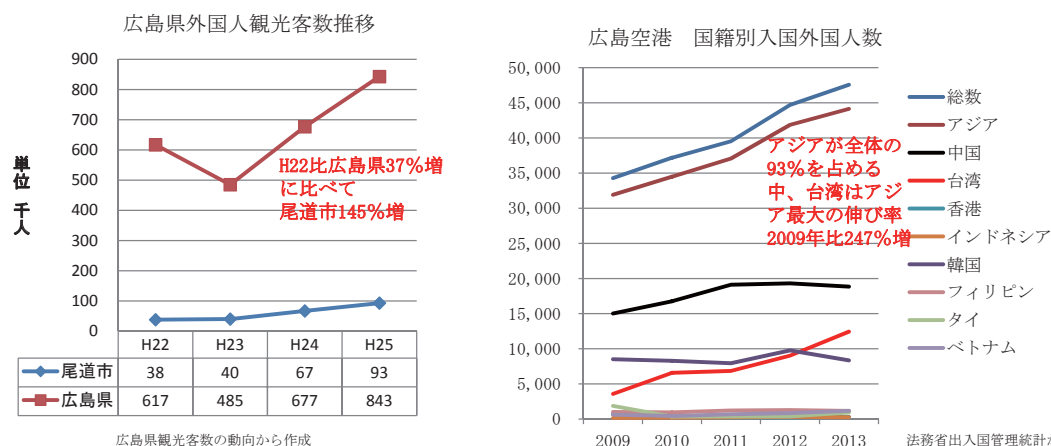
観光庁HPから

外国人旅行者が旅行中困ったことを選ぶというアンケートがありました。掲載しているんですけども、その旅行中困ったことの一番に「無料公衆無線LAN環境」となっています。

愛媛ではそういう外国人観光客をはじめ旅行者に対して大変ありがたい取り組みをやっている。



ということです。こちらのグラフは広島県と尾道市、広島空港のものを掲載しています。左側の広島県外国人観光客数推移を見てください。それを見ていただくと広島県全体の外国人観光客は、平成22年から平成25年にかけて37%増であるのに対し、尾道市は145%増となっています。右側の広島空港国籍別入国外国人数を見てください。全てがしまなみ海道にきたとは言えませんが、2009年から2013年を見るとアジアが全体の93%を占めていますが、台湾はアジア最大の伸び率で247%の急激な増加となっています。



続きまして北海道レンタカー事情について。北海道での外国人レンタカー貸し出し件数が非常に増加しております。年間レンタカー貸出数は5年前に比べて約2倍となっています。北海道の外国人レンタカーの利用促進の取組みとしては、国土交通省北海道開発局が「北海道ドライブまるわかりハンドブック」を作成しています。

### ▼外国人へのレンタカー貸出台数の推移



国土交通省HPから

外国人ドライバーに対して安全安心快適なドライブ観光を楽しんでもらうことを目的に作成されたものです。ガソリンの入れ方や高速の利用方法、事故の対応、レンタカーの際に野生動物にえさをやらない、農地に入らないというようなマナー啓発も行っています。日本語・英語・中国語の繁体字・簡体字・ハングルがあります。そのほかに NEXCO 東日本では、レンタカー会社と提携し、「Hokkaido Expressway Pass」という訪日外国人向けの高速道路割引商品が販売されています。平成 26 年の 4 月 1 日から平成 27 年の 3 月 31 日までやっているんですけども、北海道内の 7 社のレンタカー窓口で申し込めるという形です。事例を 4 点紹介させていただきましたが、萩は観光のまちでありましたが、観光する動機となりうる食の魅力を、外部から来たマネージャーが道の駅の計画を変更し、食に繋げてきた。道の駅のツアーの人気は道の駅だけで成立するという新しいビジネスモデルを見せてくれています。しまなみ海道は通過型観光地といわれる地に芽生えたサイクリングという時代の風潮にも乗った楽しみを提供する新しい観光資源。北海道は観光地が広く分布している所に外国人客がレンタカーで旅行しやすくするという取組み、こういう事例を研究していくことによって、和歌山市の観光を見直すきっかけになるのではないのでしょうか。私の発表は以上でございます。ありがとうございました。

寺岡：

#### 第4回交通まちづくりシンポジウム

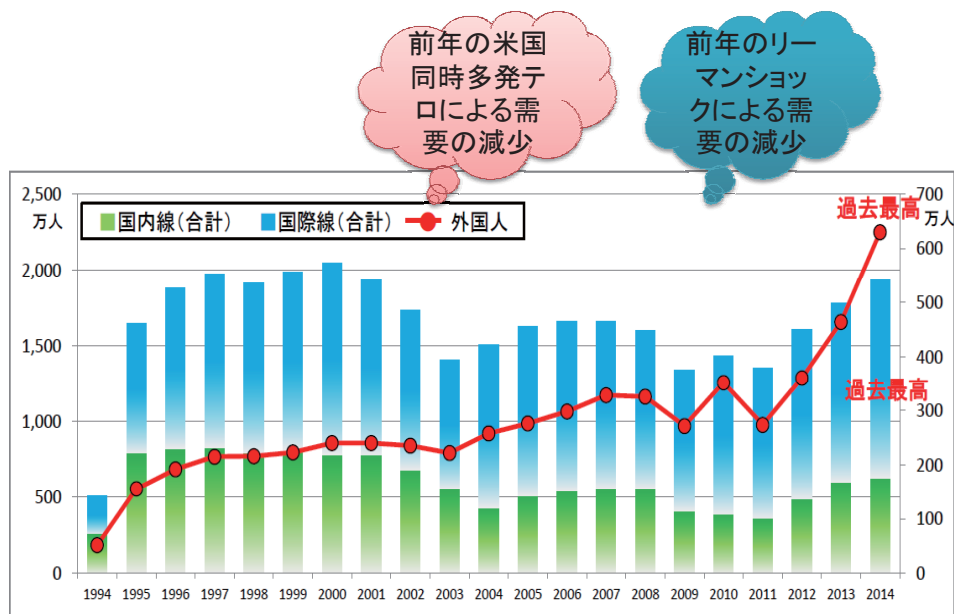
## 関西国際空港の活用を活用した 和歌山市の発展について

和歌山大学大学院 経済学研究科 寺岡紀晋

1

和歌山大学大学院の寺岡です。お手元の資料、タイトルが間違っていたのですが、こちらが正式なタイトルとなっています。それでは始めさせていただきます。

## 関空の利用者数は回復傾向

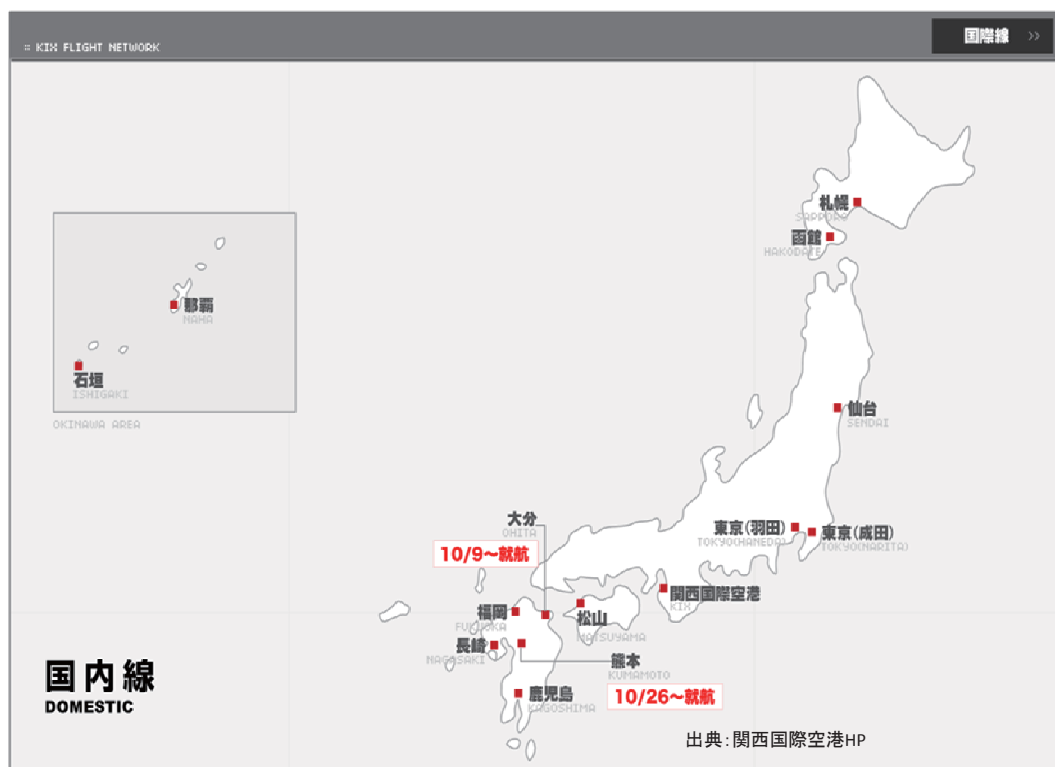


出典: 関西空港HP

2



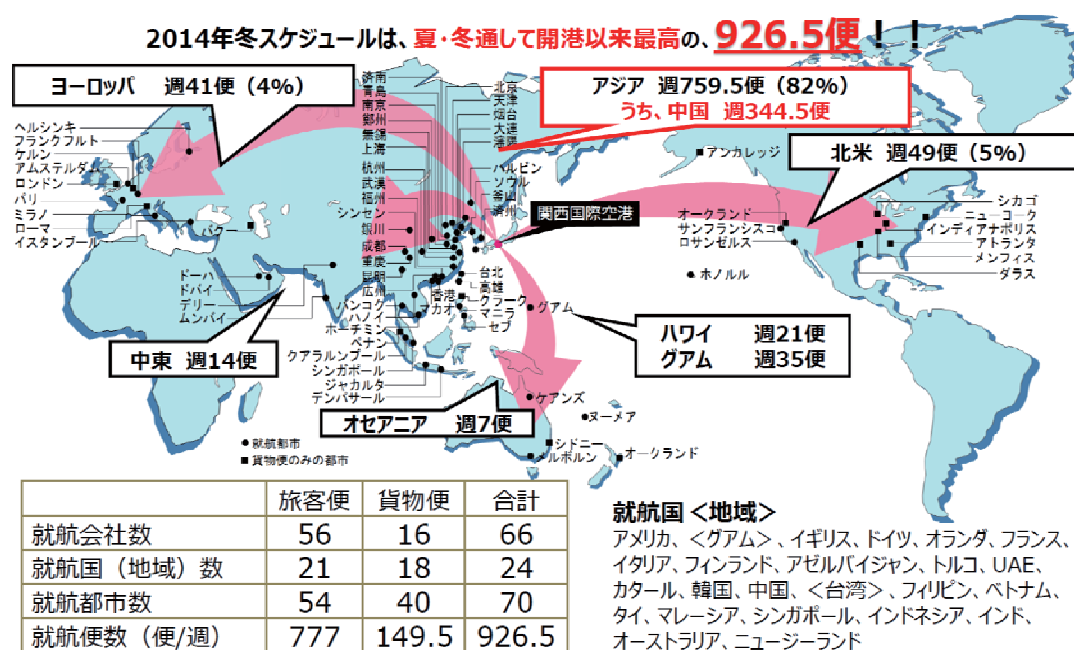
まず関西空港の概要についてご紹介いたします。このスライドは1994年の関空開港以降の利用者数を表したものです。利用者数は2000年が最高となっており、2002年から2003年に大幅に落ち込んでいます。これは2001年の米国同時多発テロによる需要の減少が考えられます。その後回復したものの2009年にはまた大きく減少しています。この要因としては前年のリーマンショックによる需要の減少があげられます。その後2012年を境に和製LCCが参入して以降、ご覧のように回復傾向にあることをわかっていただけたと思います。



3

こちらは現在の関西国際空港の国内線ネットワークの空港都市となっています。

## 関西国際空港の国際線ネットワーク (2014年冬期)



4

出典：関西空港HP



こちらは2014年冬期の国際線の就航都市です。ご覧のようにアジア路線が全体の80%以上を占めています。一方で北米やヨーロッパに関しては若干淋しく、残念ながら今年の3月末にはローマ便が運休となる予定です。次に急増する訪日外国人観光客ということで、皆さんご存じの通り、今月の18から24の間は中国でいう旧暦の正月にあたる春節でして、日本に多くの中国人観光客が来られました。2014年に日本を訪れた外国人旅行者は1,341万人となっています。またLCC等航空便就航数が増加もしております。訪日外国人旅行者の消費の総額というのは、2兆300億円に達しています。訪日ビザの発券要件緩和と円安がその主要因と考えられます。ここで問題となってくるのが、訪日ブームは続くのかということです。そのまえに先にLCCについて説明させていただきます。LCCとは何かということで、LCCとはLow Cost Carrierの略で、日本語では格安航空会社とも呼ばれています。サービスを徹底的に簡素化・分離することで低価格を実現しています。これは預け荷物や機内食等は有料ということで、サービスを受けたい人だけがお金を払うという仕組みです。また機材を統一し、チケットはインターネット販売が基本となっています。LCCのビジネスモデルの歴史というのは海外では長いです。日本に初めて就航したLCCというのはオーストラリアのジェットスターで2007年、就航地は関空となっています。2012年には和製LCCが3社誕生ということで、ピーチ、ジェットスタージャパン、エアアジアジャパン（現在のバンニラエア）という3社が誕生しました。現在では関西空港にはご覧の通り14社のLCCが就航しており、国内最大の拠点空港となっています。また今後も数社が参入の意向を示しています。



こちらがLCCの就航都市の図です。LCCの場合でも国際線は中国韓国への就航が目立

ちます。国内線についてはLCCのみが就航しているという都市が7都市も存在しています。LCCのインパクトということですが、これまでの航空旅行の概念が変化しました。思い立ったらふらっと旅行ができるようになりました。また結果として関空の国内線ネットワークが拡大しました。またこれらの拡大によって訪日外国人観光客数も増加しました。LCCの短所を考慮したうえで、時間や費用によってFSC（これは従来からの航空会社のことなのですが）との使い分け、併用もできるようになりました。

## 国際線ネットワークの拡大

- 2015年は長距離国際線が拡大
- 3月20日より、ロサンゼルス便就航  
日本航空 週7便・通年運航



出典：日本航空HP

- 5月2日より、バンクーバー便就航  
エア・カナダ ルージュ 週5便・季節運航



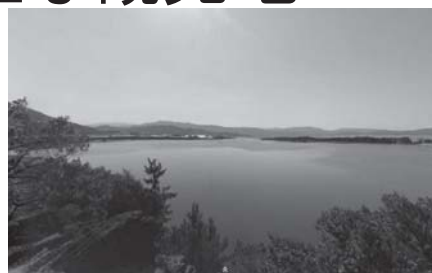
⇒今後も長距離国際線の拡大に向けた努力が続く 出典：エア・カナダHP

10

LCCだけではなく、近年では関空ではフルサービスのキャリアの国際線ネットワークも拡大しています。2015年は国際線の拡大の年として、3月20日より日本航空がロサンゼルス便を、エア・カナダルージュが5月2日よりバンクーバー線を就航させます。今後もこういった長距離国際線の拡大に向けた努力が続いています。関西空港を活用した和歌山市の活性化とその課題ということで、訪日外国人旅行者をどう取り込むかということで、2013年の県内での外国人宿泊者数は21万人となっています。ここで重要となってくるのは、大阪、京都、奈良になり魅力の創出です。これはよく言われることなのですが、和歌山市は多くの観光客にとって通過地点となっているのが現状として、通過されないための仕掛けづくりということが今後重要となってきます。また銀聯カード決済端末の普及も急務だと思われます。また近年では大阪や京都等でホテル不足が指摘されているなかで、和歌山では比較的ホテルがまだ空いているということで、これは和歌山に宿泊客を呼ぶチャンスではないかと考えられます。また同時に、観光地や施設だけでなく言語対応等も含めたハー

ドとソフト面の両方の整備が求められます。スライドが変わりますが、外から来る人にわかりやすい交通システムの整備も求められます。またフェデックス等が関西空港を拠点としているのですが、貨物便を用いた水産・農産物輸出体制の整備ということも求められます。またそれに関連して貨物や物流の拠点化、誘致ということも和歌山市にとっては重要な課題だと思われます。また他にも、学術の研究機関等や工場の誘致をはかるということも和歌山市の活性化のうえでは必要だと思われます。

## 和歌山市の主な観光地



出典：和歌山市HP

13

和歌山市の主な観光地としては、マリーナシティであったり和歌浦であったり、友が島であったり、和歌山城といったものがあるんですが、これら以外にも多くの観光地や名所が存在します。こうした魅力を広くPRすることが重要ということを述べて私の発表は終わらせていただきたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

藤田：

和歌山大学の藤田です。座ったままで失礼いたします。私のほうからは、ここまでのお話からは少し毛色が違うお話ですが、防災と物流ということをお話をさせていただきたいと思います。今年はちょうど阪神淡路大震災から20年ということもありますし、東日本大震災からもまもなく4年ということになります。これから南海トラフの大規模地震が予想されているわけですが、そういった大規模災害時における物流といったものを、広域交通



網を活用して防災物流のあり方について考えたいというのがこの報告の主旨です。

## 1. 大規模災害と物流



- ▶ 大規模災害発生！
  - ▶ 人的・物的被害発生
  - ▶ 給電・給水インフラ  
損壊
  - ▶ 交通インフラ損壊
- ↓
- 救助機会の喪失  
生活物資供給の停止

記憶に新しいところですが、東日本大震災のときに、こういった写真のようにガソリンが不足したということでガソリンスタンドに長蛇の列ができたというのが報道等でも皆さんご存じの通りだと思います。大規模災害が発生しますと、人的物的損害が発生するのは言うまでもありませんが、それと同時に給電給水等のインフラ、そしてそれと同時に最も大きな課題としては交通インフラの損壊が発生することがあげられます。大規模災害が発生するなかで、特に交通インフラが損壊することによって救助機会が喪失する、もしくは生活物資の供給が止まってしまうといったことは言うまでもないことであります。特に先ほどのガソリンに関していえば、道路が損壊した、高速道路であるとか国道等が損壊したことによって被災地ではガソリンが不足し、長蛇の列になってきたガソリンスタンドでもガソリンが売り切れてたいへん困ったということもありました。それをどう供給するかというと、高速道路を復旧させたうえであるとか、被災していない日本海側からそれを輸送していくというやり方がこの時は取られたわけでありました。



## 交通インフラ損壊の影響は大きい

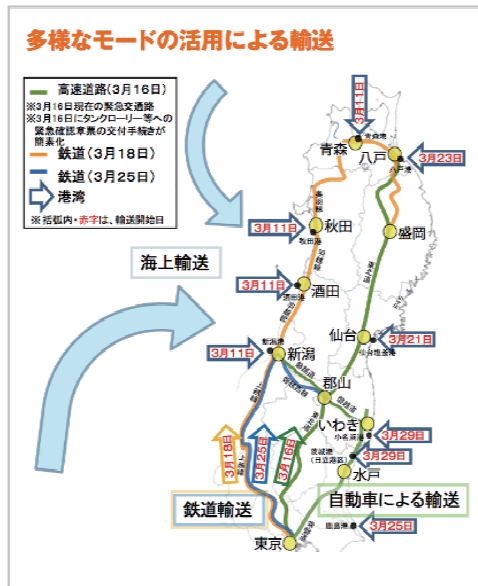


図2 被災後のガソリン・軽油の輸送状況

▶ **レジリエンス**は被災地域  
独力では困難

- ▶ 担うべき人材が被災
- ▶ 資材・機器も損害



**被災地域外の応援が必要**

▶ しかし…

- ▶ 道路の損壊により被災地に到達不能
- ▶ 救援のための人的・物的支援が遅延(72時間の壁)

→どうするか？

交通インフラの損壊というのは、このように極めて影響が大きいわけでありまして、それをどう乗り越えていくのかということがたびたび問題になってきます。そういうなかで近年叫ばれてくるようになったのが「レジリエンス」というなかなか聞き慣れない言葉であります。もともとは心理学の用語で「抵抗力」であるとか「復活力」という意味の言葉であったわけです。それが近年ではこういった防災と結びつきまして、特に「防災力」というような意味合いでよく使われています。こういうレジリエンスですが被災地域独力でそれを確保しようというのはなかなかどうして難しいわけであります。それはなぜかという、担うべき人材が被災してしまう。もしくはそれをしようというときに必要となる資材も損害を受けている。当然ながらそういう場合においては被災地域外の応援が必要となってくるわけです。ただそれらも道路が損壊してくることによって被災地になかなか到達することが難しい。実際に東日本大震災のときも3月11日に地震が発生したわけですが、ガソリンの供給を例にとれば、日本海側を通るルートであっても3月19日まではなかなか行かない。実際に常磐自動車道といったところに至っては3月の末になるまでは復旧はしなかったということもありまして、そういった救援のために必要となるような人的物的支援といったものも到達することが相当遅れてしまいます。特にこういった災害時の救出救援という部分では「72時間の壁」とよくいわれますけれども、この72時間の壁はどうに過ぎていたのが今回の東日本大震災であったわけです。こういった部分をどう考えていくのかということが求められていくことになります。

## 2. 和歌山の防災と災害時物流

### ▶ 和歌山県の特徴

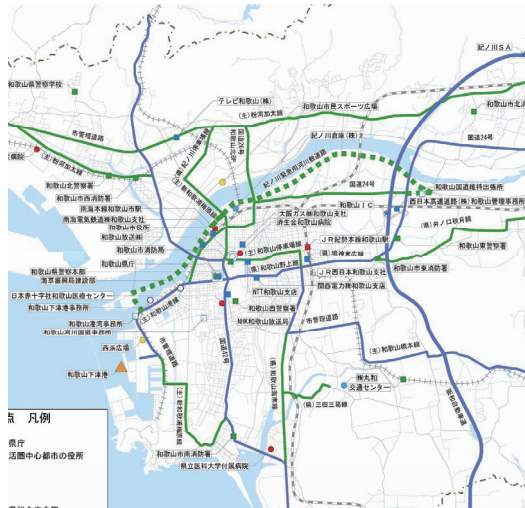
- ▶ 地勢的課題・・・南北に長い県土，大部分が山地で平地は海岸沿い
- ▶ 地質・地形的課題・・・曲隆山地，峻険な河谷斜面，深い谷

### ▶ 和歌山県全体の緊急輸送

- ▶ 利用可能な高規格輸送路が限定...南北3ルート
- ▶ 東西方向を結ぶルートは，「酷道」を含む
- ▶ 紀北・紀中と紀南の道路整備格差

さて一方で、和歌山でこれをどう考えていくかということになるわけですが、これはもう皆さんご存じの通りで言うまでもない話ですが、この和歌山県、地形的な課題としては非常に南北に長い県土を持っておりますし、大部分は山地であって平地は海岸部分に極めて限られる。もしくは紀北の紀の川の一帯に限られるということがあげられます。地質地形的な問題としては、和歌山県にある紀伊山地、曲流山地と呼ばれる。イメージとしてわかりやすいのは蒲鉾形の山地です。そうしますと本来は頂上部分は平たい形になっているんですが、そこを川が深く削っております。深い谷ができておりますし、その深い谷もあらぎ島のように曲がりくねった谷になっています。そういった地形的・地勢的な特徴があるなかで、和歌山県で災害時の緊急輸送に必要とされるような道路網、こういった場合に必要とされる利用できる道路網はなかなか限られている。特に利用可能な高規格輸送路は限定されている。阪和道、国道 42 号線、もしくは頂上部分を走っている数少ない道路ということになってきます。それ以上に東西方向というのはなかなか難しいわけでして、谷に沿って長くくねった道が続く。もしくは極めて狭い、いわゆる酷道といわれるようなひどい道という国道が続いております。それと同時に南北間で道路整備に格差がありまして、なかなか南のほうではそういった道路整備が進んでいない、追いついていないという事態が発生しています。

## では和歌山市付近は？



- ▶ 高規格道路は慢性的に渋滞（R24・26・42, 阪和道）
- ▶ 津波では市街地内で浸水被害が想定
- ▶ 市域北部の道路規格は脆弱



外から人的・物的支援  
が到達できるか？

では和歌山付近はどうでしょうか。確かに道路はかなりの本数が整備されていますが、高規格道路、三つの国道に比較的慢性的な渋滞がみられる。それと同時にここでは津波の話として捉えておきますが、津波では市街地内に浸水被害が相当に予想されています。それと同時に紀の川の北側、市域の北部のほうですけれども幹線道路がありますがそれ以外の部分の道路規格というのがなかなか弱い状況があります。こういったときに震災等が発生しますと、がれきが道路を塞いでしまうといった問題が発生します。そういうときに、外から人や物といった資源が到達できるのかどうか極めて大きな課題になってきます。最後に和歌山市のレジリエンスという部分をどう確保していくかということですが、一つはルートを確認するということが当然一番大事になってきます。ここでいうルートというのは、まずは複数のルートを作り上げていくということが大事であって、一つはまず県境を越えるルートが整備される必要が出てくるだろうと。そしてもう一つは市街地内の輸送ルートです。浸水してしまうことも考えられますので、そういった浸水からどう免れるかというのが重要なポイントになってきます。それと同時に、当然ながら和歌山市というのは、和歌山県に入ってくるゲートウェイ、ちょうど門の部分にあるまちになりますので、他地域との結節点になります。そういった部分でこのまちにそういった救援物資の拠点を整備する。先ほど辻本先生の話にもありましたが、現在関東平野では茨城県にある守谷サービスエリアがそういった拠点を担うところとして整備が進められています。紀の川

サービスエリアですとか道の駅、防災拠点としての道の駅というものの整備、もしくは山の上にある和歌山大学であるとかイオンといった部分にそういった拠点を担わせることが必要なのではないかということを、私のほうからご提案して終わらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

## 和歌山市のレジリエンスをどう確保する？



守谷SA 防災拠点化イメージ・パース図



- ▶ ルートの確保
- ▶ 県境を越えるルートの整備
- ▶ 市街地内の輸送ルート整備
- ▶ 物資集積機能の確保
- ▶ 他地域との結節点・ゲートウェイへの拠点整備  
(ex. 守谷SAなど)
- ▶ 紀ノ川SA, イオン・和太等の防災拠点化推進

### 3. パネルディスカッション

廣岡：

皆さん、ご発表お疲れ様でした。ありがとうございます。ではこれからパネルディスカッションに移りたいと思います。パネルディスカッションではそれぞれの研究報告を踏まえて、広域交通網を整備していくことが和歌山市にどのような影響を与えるのかということを、改めて考えていきたいと思います。なおここから研究報告者の影山主任研究員に替わって、同じく和歌山社会経済研究所の中平匡俊主任研究員と和歌山県企画部の永尾吉賞主査にディスカッションに加わっていただきます。お二人には後ほど研究報告の感想について5分ほどお話をいただきたいと思います。

ではシンポジウムの前に私のほうで先ほどの研究報告について要点と議論のポイントを簡単に整理させていただきたいと思います。最初辻本教授に和歌山における広域交通網の概況に関する報告ですけれども、主に鉄道という部分を中心にお話しいただいたと思います。そうしたなかで新幹線が通る都市と新幹線のない都市というふうな図を見せていただ



きまして、データから新幹線が通らない都市は人口順位が下がっていく。人口順位が下がっていくというのがさびれていくというのと同義かどうかはわかりませんが、少なくとも人口が少なくなるということは活力が小さくなっていくということで、岡山と和歌山、それから新潟と金沢をそれぞれあげていきましたけれども、金沢についてはご承知のように来月新幹線ができます。和歌山につきましては当面というか、新幹線という計画はない。これをそのまま適用するとますます相対的に下がっていくのではないかと。それがひとつとしては結局相対的に東京との時間距離が新幹線の通る都市と比べて長くなっていく、時間的には長くなってないんですけれども、ほかと比べて相対的に長くなっている。東京との直結ということが鉄道を考えるうえでどうなのか。あるいは大阪との部分についてはあまり変わってないんですけれども若干時間がかかるようになってきた。こういうふうにより時間がかかるというのが、他都市と比べて和歌山がなかなか回復できないというところをどう捉えていくのかという点になるかと思います。続きまして影山主任研究員の観光からの報告ですが、道路と観光ですね、お話しいただいたのは。四つの事例をあげていただきましたけれども、最初の二つは道の駅です。一番最初の道の駅の萩の例につきましては、観光客を相手にするのではなく地元の人をターゲットにしたことによって成功した。こういうことなんですけれども、地元の方というのは堅いですから、毎日でも来てもらえます。一方観光客というのは流動性がありますので、ある意味ブームが起れば爆発的に来てもらえますけれども、去れば来なくなる。ですからそのへん地元の基礎票を固めたうえで観光客についてはどう上乘せするかという問題だったと思います。最初の二つの道の駅については日本人を主に対象としているのですが、あとの二つについては外国人です。外国人の広島事例、そして北海道事例です。広島事例は自転車、北海道事例はレンタカーということで、それをいかに外国人に使いやすくするかというお話だったと思います。特に台湾からのお客さま、2014 年はとうとう訪日外国人は韓国を抜いて台湾がトップになりましたけれども、北海道についても外国人は冬に台湾から来られたということから増加していったということがありますけれども。そういうのをいかに和歌山において提供できるかということです、外国人に対しては。どういうコンテンツがあれば外国人にヒットするのか。そういうようなところが議論のポイントではないかと思います。そして次に寺岡さんのご発表ですけれども、こちらは飛行機というか関空に関してです。関空は和歌山のほうがむしろ大阪より近いところにあるということで地元の空港とっていい。それが日本で二番目の国際空港がここにあるというのが大きなメリットである。そしてそれは一時伸び悩んだというか、国際線も撤退していく部分が多かったわけですが、LCC が就航したおかげで関西空港においては回復していった。こういうご発表でありました。その結果関西空港においては日本人のアウトよりも外国人のインのほうが多くなるという日本の観光立国に先駆けた現象が現れておりますけれども、それを和歌山はどう取り込むかということです。一番近い県庁所在地とっていいと思いますけれども、そういう宝の山を取り込めているのか。どうしたら取り込めるのか。チャンスはあるんですがその

機会を活かせるか。どう活かすかというのが寺岡さんの発表の議論のポイントではないかと思います。最後にご発表いただきました藤田准教授による防災と物流からの観点ですけれども、これはむしろ積極的というか、どう増やしていくかという問題よりも、何かあった時にどうバックアップするかという視点のお話で、私もあまり存じなかったレジリエンスという言葉を用いて、それをどう確保するかというご指摘でした。これも広域交通網のなかで特に道路の問題になってくるかと思いますが、そういう一旦災害が起ったときに、どうそのレジリエンスを確保するのかを日頃考えておかねばならない。先の三つのご発表のなかで、お客さまを、あるいは地元の方を外部との関係で広域交通網を整備して、どう充実させるかという問題だけではなくて、どうバックアップするかという。ともすればあまり目立たない、災害が起ってから後からやってなかったというようなことが見えてくるような問題ですけれども、そういうような部分は合わせて考えていかなければならないということも、先の三つと合わせてこの問題を議論していかなければならないのではないかというお話だったと、私は理解しております。研究報告では広域交通網を活かした和歌山市の発展について様々な視点、立場からお話いただきましたけれども、これからパネルディスカッションに入りますが、ここではまずご自身の報告が他の報告と矛盾する点であったり、さらにはそれぞれ相乗効果をもたらすと考えられる点について、皆さんのご意見を伺っていきたいと思います。お一人だいたい4分程度でお願いしたいと思いますが、このテーマについてまず藤田准教授からお願いしたいと思います。先生よろしくお願ひします。



藤田：

ほかの方の発表の中でもあった話ということで考えますと、例えばまず辻本先生がおっしゃっていた時間距離という部分のお話は、まさに防災の72時間の壁という部分とも大きく関わってくる話でありまして、こういった時間距離が伸びれば伸びるほど、いわゆる日本の中軸地帯と呼ばれる、関西圏でいえば京阪神ですね。京阪神から時間距離が伸びれば伸びるほど実際に救援の手や救援物資が届くことが延びていく可能性が極めて高いわけです。そういった部分での時間距離を、どうこれから縮めていくのかということも防災のためのそういった整備という部分で考えていくべき一つの内容であると考えられます。それともう一つですが、直接的には今回の話の中ではあまり関わってお話できていませんが、鉄道であるとかその他の交通機関、鉄道に関しても先の震災のときには石油の輸送であるとか、物資輸送の面で極めて大きな役割を果たしたということがよく知られているわけです。そういうなかで和歌山市には鉄道路線が比較的充実している。ただ現状では貨物輸送という部分ではほぼ活用されていない。かつてはされていましたが、現状ではもうほぼ貨物という部分では輸送は止まってしまっている。そういう部分の活用の可能性というものを今後は検討しておくことも重要な役割なのではないかと考えることができると思います。もう一つ、寺岡さんの話にあった航空という部分ですけれども、今後南海トラフの大規模地震が発生した場合の浸水という点で、こういった航空の活用ということがひとつ考えられてくるだろうと。先に県が総合防災訓練を実施していますが、そういったなかで、賛否両論があるお話ではありますが、オスプレイに参加してもらったということがあげられます。いわゆる従来型のヘリコプターと比較して性能であるとか搭載量とかいった部分はどうか、私はそこまでは把握しかねるところですが、仮にそういった搭載量などの部分で利があるというように考えるのであれば、そういった別のモードの交通網を利用することも今後防災上非常に有利な考え方なのではないか。ただ現状の市内でのあり方という部分に関していえば、そういった交通網、航空交通が降りられる場所があるかどうかという部分ですね。そういったことの整備もこれからの課題であるでしょう。もうひとつは、陸上交通だけではなく、それら航空交通、もしくはひょっとすると海上交通という部分もあるかもしれませんが、そういったものとの連携のなかで考えておく必要があるのではないかと思います。

寺岡：

私は関西空港の活用という点からお話しさせていただいたんですが、相乗効果を期待できるというのはいくつもあると思います。辻本先生の発表とからめますと、京奈和自動車道や第二京阪道の開通によって関空とのアクセスが改善されることによって、紀北だけでなく和歌山市や泉州等が広域の一体的なエリアとなりますので、よりその地域の重要性が増すと考えられます。影山さんの発表とのからみですと、和歌山は交通が他府県と比べてやや不便ということで、外国人によるレンタカー利用というのは今後も増加が期待できま

す。藤田先生の発表とのからみでいいますと、空港というのは災害時に物資輸送の一大拠点となりうる能力があるため、それに接続するためのインフラを整備することによって相乗効果がもたらされると私は考えます。以上です。

辻本：

影山さんのお話の中で、しまなみ海道の自転車旅行が外国人に注目されていますというお話があったと思いますけれども、そのお話の中で重要なポイントだと思いますのは、広域交通網の整備をきっかけにしまして隣接地域間の連携、愛媛県と広島県、が進んで共に発展をする方策を共に考えて実施している。そこが非常に面白いポイントです。和歌山についても対岸に徳島があります。その間に和歌山―徳島航路、南海フェリーがありますけれども、それをうまく使って四国側と和歌山との連携、共に発展していくというところ、これをぜひ考えていってはどうか。先ほどの影山さんのしまなみ海道のお話では自転車旅行という話でしたけれども、和歌山―徳島航路も自転車はもちろん搭載することができますということでもあります。徳島県側はいま吉野川沿い、それから海岸沿いをTの字型に結ぶようなサイクリングルートマップを作成したり、自転車の活用に非常に熱心な県でもあるということで、紀の川にも紀の川サイクリングロードができつつありますけれども、そういったものを和歌山―徳島航路でうまくつないでいくといったようなことが、ぜひできないかと。和歌山と徳島が和歌山―徳島航路でつながってくると、それを生かすことで観光面の交流だけでなく和歌山市と徳島市とか、和歌山県と徳島県といった行政機関同士の連携ですとか、和歌山商工会議所と徳島の商工会議所、あるいは和歌山大学と徳島大学とか、そういった様々な主体が相互に、この和歌山―徳島航路を介してつながることができる。お互いにいろいろ知恵を出し合いながらいろんな問題を一緒に考えたりしながら共にいろんな課題にチャレンジして共に発展していく。そういったようなところをぜひ和歌山―徳島航路、広域交通網をうまく活用することでそういう姿を追求していったらどうか。同様のことが、せっかくこの京奈和道だとか第二阪和ができるということですので、和歌山と奈良ですとか和歌山と泉州、そういったところの連携というのも新しい交通網を使ってできてくるのかと。それから、寺岡さんから大阪・京都・奈良にはない魅力の創出が重要という指摘がありましたが、和歌山といたら農産物におきましては日本有数の地域であります。直売所に大阪からどっと人が押し寄せるという状況もあります。影山さんから道の駅を巡るようなツアーが今人気であるという話がありました。関西空港から日本のおいしい農産物の中でも特に評価の高い和歌山産の農産物を集めた直売所を巡るようなルート、ツアーを組み、舌で覚えて帰っていただいて、それをきっかけに今度は関空なり和歌山下津港からの農産物の輸出拡大につなげていく。そういった広域交通網を活用した総合的な取組み、発展策というのも考えたらどうかということです。以上です。



廣岡：

ありがとうございました。それではパネルディスカッションから加わっていただきました中平主任研究員、永尾主査、5分程度で感想などご自身のご意見などございましたら、よろしくお願いします。

中平：

和歌山社会経済研究所の中平です。研究会では先ほど発表いたしました影山さんと一緒にチームで、観光をテーマにして和歌山市の発展方向を考えてきました。影山さんの発表にありましたキーワードの一つに「道の駅」がありました。それに関連して私の思うところを述べさせていただきたいと思います。

「道の駅」は観光拠点として役割が高まっているという内容の報告だったと思いますが、和歌山市では中央市場の再整備にあたって、「道の駅」も併設し、観光スポットとして機能するようにしたいという内容の発表があったかと思います。大賛成です。観光バスがどんどん訪れてくれるような施設に変身できれば、大いに活性化が期待できると思います。

さらに同エリアとして観光のパワーアップを考えたとき、単独施設のリニューアルに留まることなく、周辺施設との連携も視野に再開発・再提案がなされれば理想的だと思います。

例えば、同エリアには花王の和歌山工場があり、工場内にはエコ・ミュージアムもあると聞いています。工場や市場を見に出かけるツアーを産業観光と呼ぶそうですが、その意味では、まさにその集積が同エリアにあると言えます。

ほかには和歌山港があります。イベントスペースなどもその周辺にできれば良いかもしれません。先日、信愛高校の生徒さんが和歌山市のまちなか再生計画を発表されていきました。その中のアイデアで「和歌山港で行われている港祭りが花火だけではなく、たくさんの参加型イベントがあれば盛り上り、さらに活気があっていいのにね」という趣旨の発表を思い出します。なるほどという感じです。夜の花火だけではもったいない。例えば朝市から始まり昼間はイベントがあるという一日たっぷりのお祭りの日にするというのも素晴らしいと思います。

また、最寄り駅として和歌山港駅という鉄道の駅があります。和歌山市内にある31駅のうちの一つです。「道の駅」というと車での来訪者ということになりますが、車だけではなく鉄道との連携も考えたいというところです。昔、和歌山港駅から水軒駅まで線路がありましたが、その廃線の跡を遊歩道にすることによって中央市場へのアプローチとして再生できるのではないのでしょうか。電車利用のお客さまも同エリアに呼び込むことによって、来訪者の層がグンと広がると思います。



さらに言えば、和歌山電鉄貴志川線が和歌山駅から紀和駅、市駅を経由して和歌山港駅まで乗り入れるというようなイベント列車も可能かもしれません。貴志駅からたま駅長が電車に乗って新鮮な魚を和歌山港駅に買いに来るといったノリは、結構受けるかも知れません。併せてまちなかの玄関口である市駅や紀和駅も活性化できればと考えるわけです。

観光におけるニーズが多様化しているとよく聞きます。和歌山市も既存の施設、機能を駆使して観光のおもてなしを幾重にも検討するが重要ではないかと思います。

永尾：



和歌山県庁の永尾といいます。よろしくお願いします。私のほうは機構様のお手伝いをさせていただいていることから今日は参加ということで来させていただいています。まず少し感想などを含めてということなんですけれども、はじめに辻本先生から和歌山市を取り巻く交通網の現況を統括的に報告いただき、非常によくわかったかと、有益なものだと私も感じております。影山主任研究員さんと寺岡さんのほうからは、道の駅や関空を活用するかたちで交通網と観光という切り口から報告をいただきまして、道の駅という新たな利活用の方策や関空をうまく利活用できていない課題の提起など、非常に参考になる報告でした。最後に防災、災害時物流ということで藤田准教授からご報告いただいたのですが、本県には南海トラフの災害が懸念されているなかで、広域交通網が果たすべき役割というのが非常に重要であり、今は盲点になっている部分であることから、非常に重要な報告であったと感じています。このように広域交通網といいましても、今回の報告のように様々な切り口があります。今後の和歌山市の発展方策を考えるうえにおいて、その重要性は非常に高いものと感じております。そのうえで私のほうとしまして先の辻本教授からの報告の中にもありました京奈和自動車道が開通することによって、地域内の流動性が非常に高まってくるのではないのかということに注目しています。少し京奈和自動車道にフォーカスしたような意見を言わせていただきますけれども、京奈和自動車道については単に紀北地域だけのものとしての利活用を考えるというのではなく、もう少し広い、広域的な観点にたった検討を行うことが重要と考えています。今回のテーマは広域交通網を活かした和歌山市の発展方向ということになっておりますけれども、今後の和歌山市の経済を安定させていくためにはということを考えていきますと、国外を含めた地域外所得の獲得と、地域内の流動性を高めることによって地域内の資金循環の活性化ということになるんですけれども、その二つを併せて実施していくことが非常に重要なポイントになってくると思います。そうすることが和歌山市経済の基礎収入となる部分を安定させていくことにつながられるものになると考えております。私としましては地域内の流動性を高めていくためにも京奈和道の開通が非常に重要になってくるものと考えておりまして、地域とひと言にいいましても、何も和歌山市

だけを指していつているのではありません。人や企業の一日の行動圏に基づく新たな連携の形というものがあるかと思うのですが、私のほうでは行動圏連携と考えているんですけれども、よく広域連携という言葉 皆さんお聞きになると思いますが、人や企業にとって行政区域で区切られたエリアというものは日常生活のうえであまり意味のないものですよ。人や企業の一日の行動圏の中で連携していくという観点から物事を見てみれば、新たな視点で物事を考えられるのではないのでしょうかということなんです。皆様方も、スクリーンの地図が出ていたので見ていただいたら結構なんですけど、少しイメージしていただきたいんですけど、和歌山市からの高速道路網を描いてみてください。時計回りに和歌山市から阪和道、関空道、阪神高速湾岸線、堺泉北有料道路、再度阪和道を経て南阪奈道路と入ってきます。ここに京奈和自動車道が繋がってくるかたちになるのですが、そうなりますと泉州紀北地域と奈良県の中和南和地域を含めた広域的な周回道ができることになります。さらにこれと併せて現在整備されています第二阪和国道、国道 480 号、371 号といった府県間道路網というものが完成した際には、和歌山県の紀北地域と大阪府の泉州地域、奈良県の中南部地域の密接度合いが高まることから、相互間の動きというものが非常に活性化していくことが見込まれます。この周回路が将来にもたらす効果は非常に大きいものと考えておりまして、例えばこの地域内の人口だけをみてみましても、最新の推計人口でみますと和歌山市だけですと約 36 万人ですね。紀北地域全体になってきますと約 56 万人ということになるんですけれども、ここに奈良県中南部と大阪府の泉州地域を合計すると、約 300 万人の人が暮らしているエリアということになります。その方々が相互に行き来することになりますので、その効果は非常に大きなものと考えられます。この広域周回路ができますので、この部分により広域につながる道路があるかと思うんですけれども、さらにその可能性がどんどん広がっていくということなると思います。最後にしますけれども、昨今、先ほどから報告がありますが、インバウンドの増加の効果が多く取りざたされているんですけれども、このエリアの中には先の報告にもありました関西国際空港があります。昨年 2014 年の関空を出入国した外国人の離着というのは 630 万人にのぼっておりまして、過去最高を更新している状況になっています。関空の利活用推進もこの周回路の中ということを考えてみれば、様々な方策が見込まれるものになります。今後、企業の立地なども進むでしょうし、観光面においても新たなルートからの流入が見込まれるかたちになりますので、広域的観点に立った方策を考えていけば、和歌山市の新たな発展方策というものも見つかってくるのではないのでしょうかと、私は少し言いたかったので、今日は意見を言わせていただきました。私の意見は以上になります。

廣岡：

皆さん様々な意見をいただきましたけれども、航空に関しては関西国際空港がありますが大阪府になりますので、辻本先生がおっしゃったようにそれを活かすにしても隣接地域の連携ということが重要になってきてまして、そういうところが広域交通網では重要になっ

てくるかと考えます。特に最後の永尾さんのお話のように京奈和道ができますので、今まで奈良はちょっと時間的に遠かったんですけども、それが近くなってきます。そういう意味でも奈良との連携というのも考えていく必要があるのではないかと思います。ご自身興味のある点いろいろあるかと思いますが。様々だと思いますけれども、端的に広域交通網を活かして和歌山市が総合的に発展していくためには何から始めるのが大事か。これは難しいと思いますけれども、何から始めたら広域交通網を和歌山市が効果的に活かせるのではないかというのを、お一人3分程度でお話いただければと思います。もう一度すみませんが永尾主任からお願いいただければと思います。

永尾：

まずやっていけないといけないことなんですけれども、私のほうはもう今お話ししました関西南部エリアの周回路の部分にからまる話を少しあげさせていただきます。阪奈和地域とでもしましょうか。この行動圏の中での地域内資源の発掘であるとか、個々にどのようなことをやっていて、何に取り組んでいるのか。現状ではどのような動きがあるのかといった各地域でなされていることを整理して、どのように活かしていく方策があるのか。こういったことを共同して調査研究することがまず重要と考えています。共同することで情報や意識というものが非常に共有が図れますので、各個々で検討するよりもより新たなものが生まれてくるのだと思っています。自分たちの住む地域のことというのは、多くの方がご存じのことだと思うんですけども、少し離れた地域のことになるとあまりよくは知らないものです。お隣の泉州地域を見てみましても、堺市では百舌鳥古墳群の世界遺産登録が進んでおります。和泉市になりますが和泉市でも和泉中央駅周辺から岸和田インターチェンジの間にコストコやららばーとなんかもできていますので皆さんよくご存じかと思いますが、非常に開発の動きが活発になっております。またりんくうタウンのほうも関西イノベーション特区のからみがありますので様々な動きがでておりますし、関空についても先ほど報告にもありました貨物のハブ化、LCCの拠点化といった動きもあることなど、この地域を考えますといろいろな動きがあり、また資源がいろいろ埋まっております。結局のところ様々なチャンスの部分がまだ眠っているということになるかと思います。報告にありましたけれどもツーリズムの関連を含めて各地域の資産と言えるパーツたちというものが、個々では今輝きを増すことが非常に難しい現状にあるのかと考えておりますが、これを連携を深めることによってつながりをもたせていく。そういうことによって生きた使い方が可能になってくるのではないかと考えております。このようなことから共同した形での調査研究を実施していくための、まず体制づくりです。こういう部分をまずやっていかないと。一番最初の大事なことになるかと考えております。以上です。

中平：

私は広域交通網としての「道路網の開通」と同じくらい、あるいはそれ以上に大事な課



題が「歩道の整備」だと思っています。

和歌山市の市民意識調査において道路の整備という施策は大変重要だということは過去から現在に至るまで変わっていないと思いますが、実は、少し前になります平成 20 年後に、市民が思っている道路の整備とはいったい何でしょうということを調査したことがあります。具体的には道路の整備を「幹線道路の整備や新設」と「生活道路の整備や舗装」の二つの表現に分けて聞いてみたのです。つまり、どちらを市民が優先して望んでいるかを聞いたわけです。その結果は、大まかに言いますと市民の意識は半々です。調査は 3 年間連続して行われていまして、実は後者、すなわち生活道路の方が数値が上がってきて 3 年目は確か逆転し数値が高かったという結果でした。「歩道の整備」は生活者の生活空間とて大事ですが、同じく訪れる人にとって、観光にとっても重要なことだと思います。

先ほどの発表を振り返りますと、歩道ではありませんが、サイクルロードの整備などもその観点なのかと思います。例えば京奈和自動車道という自動車専用道が開通すれば、車の通行はそちらにシフトします。そうすれば、旧国道、紀の川沿いを走っている国道の一部にサイクルロードができて良いわけです。

遠くから早くつながる広域交通網を活かした和歌山市の発展を考えた時、実は和歌山市内の「歩道の整備」と言いますか、ゆっくりと滞留してもらえるような「道づくり」が大事なのではないかと思います。そういう「歩道の整備」が最優先課題だと意識するぐらいでもよいのではないかと思います。

廣岡：

ありがとうございました。今の歩道というのは歩く歩道ですね？ では次、藤田先生よろしくお願いします。

藤田：

先ほどはどちらかというと防災と物流という観点でお話をしていますが、その防災と物流というところは一つの手段といったところでありまして、本来はそういったつながりという部分を考えていくと、あくまでも和歌山市とその周辺というのは、どちらかといえば運命共同体のようなものであると考えていくなかで、それぞれ和歌山市が発展していくためには、むしろ周りとなるべく連携をしていくことが重要ではないかと。先ほど永尾さんもおっしゃっておいりましたし、辻本先生もおっしゃっておいりましたが、隣接地域との連携という部分に眠っている多様な資源を活用しながら和歌山市の発展につなげていくということを考えてもいいのではないかと。和歌山市が努力をして和歌山市が発展するということも大変重要ではありますが、それと同時に和歌山市だけでそれを達成する必要があるのかということです。むしろ隣接する地域に眠っている資源をうまく活用してやることによって、和歌山市にもプラスの効果があるし、その資源がある地域にもプラスの効果がある。そういった相乗効果をもたらすことのほうが、実は今後の全体的な傾向として考えていく

うえでは極めて重要なポイントだと思います。そういうなかで昨今の地方創成という話がありますが、人口が減少していくとか縮小していくような地域で、一人頑張るということもたいへん重要ですが、そういう環境におかれているものどうしが相互に連携しあうことでプラスを生み出す。マイナスとマイナスでプラスを生むということが、これからは大事な観点なのではないかと私は考えているところです。

寺岡：

これまでは鉄道であったり航空であったり道路、海上輸送と個別に見てきたわけなんです、私はこの鉄道であったりバスや航空といった様々な交通手段をシームレスに結びつけるような仕組みの政治整備づくりがまず重要だと考えます。国外はもちろんなんですが、県外から来られる方にとっても現状の和歌山市の交通網というのは、決して使いやすいとはいえないと考えます。鉄道どうしの乗り継ぎもそうですし、バスとの連絡も不十分なのが和歌山市の現状です。欧州では鉄道と路面電車、これはLRTともいうんですが、との乗り換えが非常にスムーズにつくられています。またパークアンドライド。これは駅の周辺に駐車場があって、そこに車を停めてそこから中心部に向かっていくという考え方なんです、パークアンドライドシステムを積極的に活用して、自動車の市内への流入を抑制して公共交通機関中心のまちづくりをしていくことが求められると思います。これは都市の再開発とも関わってくると思うんですけども、利用者目線に立った誰にでもわかりやすい使いやすい交通システムを整備することが、和歌山市が発展するうえで、まず必要なことだと思います。以上です。

辻本：

和歌山市が総合的に発展していくためには、まず何からすべきかという廣岡先生からの問いかけでしたけれども、藤田先生、永尾さんのお話にもあったように広域連携の視点というのが非常に大事だと思っています。紀北と泉州、紀北と徳島、紀北と紀南、あるいは紀北と奈良ですね。そういうお隣さんの地域同士で広域交通網を活かして相互に発展していくような姿を探っていくような具体的な場を設置していくことが、すぐやるべきことかと思っています。藤田先生のお話にもあったと思いますが、広域交通で結びついて一体化することで人口規模にしても経済規模にしても、2倍3倍という規模になってくるわけでありまして、そういうなかで医療ですとか商業、観光等様々な面で相互に相補いつつ、人口減少の時代を生き抜いていく。そういう力が湧いてくるのではないかと。広域交通はそういう可能性を秘めているということですが、その可能性を現実のものに高めていくためには、協議の場であったり、永尾さんの話にあった研究の場であったり、そういう具体的な場が必要かと考えています。それから、和歌山市は、京奈和、第二阪和国道ができてくるということで、高規格道路網の整備については一段落ということかなと思うんですけど、そこで鉄道のほうのてこ入れもぜひやっていく必要がある。道路と鉄道、陸上輸送の両輪

かと思いますが、それぞれが重要な役割を担っているわけですが、鉄道につきましてはここ 10 年間速度もあまり上がらず、設備的にもやや古くなっている部分もあるかと思っています。鉄道は環境に優しい。それから運転免許を持っていない海外等からの旅行者にも利用できる。それから町の中心と中心をダイレクトにつないでいるといったようなことで、コンパクトシティの形成にも今後重要な役割を果たすということでもあります。そういう鉄道の利便性向上をそろそろ本腰を入れてやっていく時期かなということです。和歌山市には市内 31 の駅があります。7 つの路線もあるということで、そういう資源を活かす方向で、人と環境に優しく賑わいのある和歌山市をつくっていくということも、今後の和歌山市の発展のためには優先度の高い課題ではないかと考えております。

廣岡：

今皆さんにご指摘いただいた点、いろいろあるんですが、一番印象に残るのはやはり連携という言葉です。この連携についてはいわゆる行政間、自治体の連携というか縦割りではないという、それをシームレスにしていくということも連携なんですけれども、交通機関どうしの連携というもの、そして生活道路のお話も出ましたが、生活と交通網との連携というような視点も加えて、一つだけでは限りがありますので、いかに相乗効果を求めていくか。相乗効果を出すためにはその土俵がなければ出しようがないので、その土俵をどのように整備していくのかということが、まず必要ではないかというのが、あらゆる部分の連携においていえるのではないかと。これはいろいろな場面がありますので、重要なのが何かという指摘になると漠然とした連携というのが割と共通した意見であったのではないかと思います。それでは時間も少なくなってきましたけれども、ここでよろしければフロアの皆さんの中で、パネリストの方にぜひとも質問や意見を伺いたく思います。

#### <会場参加者からの意見の要約>

- ・過去の好事例などを参考にし、鉄道の利便性や魅力の向上について考えるべきだと思います。
- ・道の駅の発想の原点は和歌山県にあり、今後の道の駅の活用においても全国にも先導的な事例になるようにがんばってほしいです。
- ・災害時の情報や交通の重要さを再認識し、今後の研究に活かしてほしいです。
- ・紀伊風土記の丘などの素晴らしい地域資源を活かした広域交通網の発展について考えてほしいです。

#### 4. 閉会挨拶 辻本勝久（和歌山大学経済学部教授）

皆様、きょうは長時間ご参加いただきまして、ありがとうございました。私はいまシンポジウムに出演させていただいておりましたけれども、当研究会の主査をさせていただいております辻本でございます。最後まで熱心にご参加いただきまして、本当にありがとうございました。それからきょうコーディネーターを担当いただきました廣岡先生、どうもありがとうございました。ご登壇くださった皆様、ありがとうございました。またきょうの開催に当たりまして様々にご協力いただきました皆様に、心から感謝を申し上げるしだいでございます。きょうは第4回目の交通まちづくりシンポジウムということで、「広域交通網を活かした和歌山市の発展方向」ということで、観光、防災、物流と、それから広域連携等、様々な面から議論をいたしてまいりました。皆様ご承知かと思えますけれども、わが国では一昨年の末に交通政策に関する基本理念等を定めた交通政策基本法が施行されております。その中で交通施策はまちづくりと連携をして展開すべきだというようなことが方針として明確に示されたところであります。このシンポジウム、平成19年、20年、25年、それから今年ということで4回目になっておりますけれども、この成果を活かして、広域的な交通網を今後の和歌山のまちづくりに活かすための様々な取組みが、具体的に今後様々なところで展開されていくということを切に希望しているところでございます。今後もこのシンポジウム、4回目ですけれども5回6回とぜひまた別のテーマで続けてまいりたいと考えておりますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。それではたいへん簡単ではございますけれども、以上をもちまして閉会のあいさつとさせていただきます。本日はたいへんありがとうございました。



## あとがき

和歌山地域経済研究機構は平成8年に設立され、その後、和歌山大学経済学部・観光学部、和歌山商工会議所、(一財)和歌山社会経済研究所の三者の連携のもと、18年間にわたり、様々な研究や提言を行ってきました。

これらの中には、地域産業の活性化、都市機能の高度化、観光戦略、中心市街地活性化、公共交通網の整備など、和歌山の社会・経済が直面する様々な課題に対する取り組みが含まれています。そして、こうした研究の成果は累計で24プロジェクトに上り、シンポジウムや報告書を通じて、広く公表されてきました。詳しくは、機構のHPの「研究成果」をご参照ください。

今回は、和歌山市交通まちづくり研究会において、「和歌山市のまちづくり戦略と都市間交通網に関する研究」をテーマに3年にわたり行われた研究の成果を取りまとめました。この研究会では、1年目の平成24年度に都市間鉄道網を中心に7回の研究会と1度のシンポジウムを行いました。2年目の平成25年度には、航空網を中心に7回の研究会を開催しました。そして最終年となる平成26年度には、高規格道路網やフェリーを中心に7回にわたる研究会を行いました。そして3年間で締めくくるシンポジウムを、平成27年2月27日に和歌山市内において「広域交通網を活かした和歌山市の発展方向」と題して開催しました。

和歌山市では京奈和自動車道や第二阪和国道の開通が目前に迫り、関西国際空港はLCCの就航や外国人客の急増、国際航空貨物の拠点化で勢いづいています。その一方で、都市間鉄道路線やフェリーなどは利用客が減少するなどの課題も浮かび上がっています。

研究会では和歌山市を取り巻く都市間交通網の状況変化を踏まえ、都市間交通網の活用方策や改善方策について考えました。交通網の活用は、和歌山市民の利便性の向上という面だけでなく、観光、防災、物流など幅広い観点から非常に重要な課題であり、本報告書でも様々な提言を行っています。

最後に、研究会にご協力頂いた皆様に感謝申し上げるとともに、本報告書が広域交通網の活用を通じた地域の発展に役立つこととなれば幸いです。今後とも、当機構の活動に対して、ご支援、ご助言を賜ることをお願いいたしたく思っております。

平成27年3月

和歌山地域経済研究機構理事  
和歌山大学経済学部教授 荒井信幸

和歌山市交通まちづくり研究会報告書  
広域交通網を活かした和歌山市の発展方向

平成 27 年 4 月発行



**和歌山地域経済研究機構**

和歌山市西汀丁 36 番地 和歌山商工会議所内

TEL : 073-422-1111 FAX : 073-433-0543

URL: <http://www.eco.wakayama-u.ac.jp/wtkkk/>

<構成> 和歌山商工会議所  
和歌山大学経済学部・観光学部  
和歌山社会経済研究所



